Transports Canada Transport Canada

Numéro 1/2012

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

TP 6980F
(3/2012)

Reproduit avec la permission de Bombardier Inc.

TC-1004500

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Prenez garde 3
Aéronefs 7
Moteurs 16
Échos du hangar 18
Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements 20
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) 21
Rapports de difficultés en service (RDS) 23
Sites Web de l'aviation civile 37

Page couverture
Le Bombardier 415 amphibie est le pilier des missions de lutte contre les incendies partout dans le monde. Depuis sa construction en 1994, cet appareil amphibie à voilure haute et tout en métal est conçu uniquement pour la lutte aérienne contre les incendies. Par sa technologie éprouvée et son puissance de lutte contre les incendies, il constitue l'appareil le plus équipé pour cette tâche.

En seulement 12 secondes, le Bombardier 415 soulève une charge de 6 137 litres (1 621 gallons US) tout en effleurant la surface de l'eau à haute vitesse. Il effectue des attaques directes répétées, avec de l'anti-mousse ajouté à sa charge, et sans avoir à retourner à un aérodrome.

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *jeremie.laviolette@tc.gc.ca*
Tél. : 613-952-4360
Téléc. : 613-996-9178

Pour visionner *Feedback* en ligne ou pour la recevoir par courriel, veuillez visiter :
www.tc.gc.ca/magazine-feedback

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de *rapports de difficultés en service* (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2012).

ISSN 1925-8437 (En ligne)

TP 6980F
(01/2012)

TC-1004500

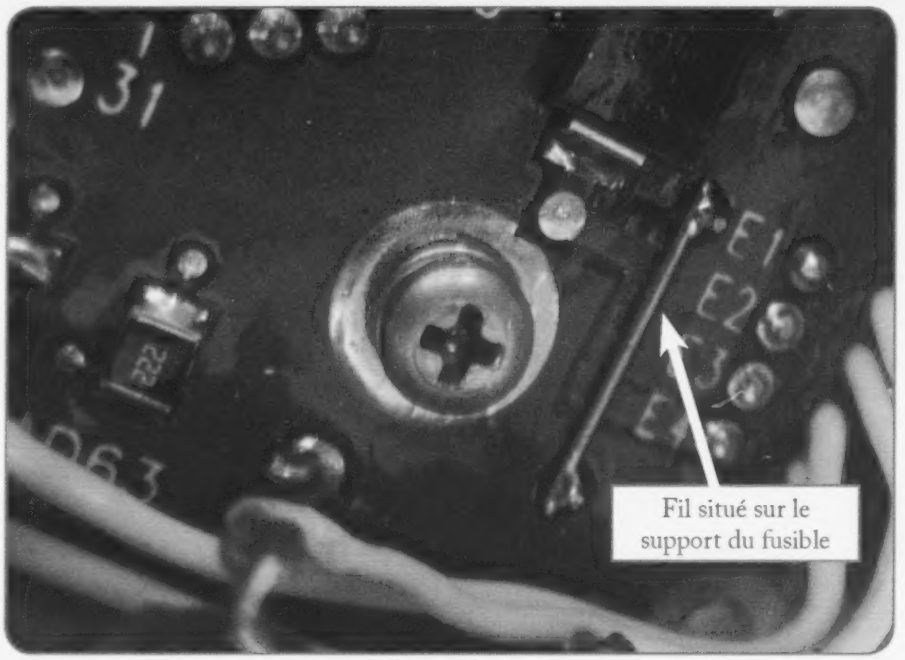
PRENEZ GARDE

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS) # 20110526008

Les pièges liés au non-respect des procédures

Texte (abrégé) tiré du rapport de difficulté en service d'un atelier de réparation canadien :

[TRADUCTION]
« Un exploitant européen nous a récemment envoyé un bloc de commande et d'affichage multifonctions (MCDU) (référence 100-601702-002) aux fins de réparation. Alors que nous exécutions le travail demandé, nous avons constaté que, durant des travaux antérieurs, un fusible (F1 sur la ligne d'entrée de 28 volts de la carte du circuit imprimé de protection contre la foudre) avait été remplacé par un fil rigide.



Le produit est en voie d'être réparé pour être de nouveau conforme aux spécifications de conception. »

Réponse de la compagnie aérienne :

Notre atelier d'avionique a jeté un coup d'œil au MCDU pour trouver la nature du problème, avant que celui-ci ne soit envoyé à l'atelier de réparation.

Le technicien a constaté un problème d'alimentation du fusible F1. Il a tenté de vérifier si le courant passait au moyen d'un ampèremètre et il a jugé que l'alimentation se faisait bien. Il a alors posé un fil rigide en guise de « protection » avant de poursuivre le travail de dépannage[*sic*]. Lorsqu'on a conclu que la réparation ne pouvait pas se faire à l'interne, le MCDU a été assemblé de nouveau, et on a oublié de retirer le fil rigide de « protection ». Le fil a seulement été posé à des fins de dépannage.»

Commentaires de Transports Canada:

Les manuels d'entretien, de révision et de pratiques normales donnent des directives détaillées sur la façon de procéder au dépannage et à la réparation des produits. Les manuels en question indiquent également les outils à utiliser pour effectuer les tâches. Tout écart présente un danger pour le spécialiste de la maintenance, car de simples erreurs peuvent engendrer de graves problèmes. Dans l'exemple ci-dessus, une condition latente aurait pu se développer et causer une défaillance importante ou un incendie. 🛠

Affaissement du train d'atterrissage avant

Alors que l'appareil était dans l'aire de stationnement, le moteur droit tournant en mode « hotel » (ralenti sol, mis en drapeau, frein d'hélice en position ON), le moteur gauche a été démarré. À mesure que l'hélice du moteur gauche était dévirée, le train avant est lentement rentré, affaissant ainsi l'avant de l'avion au sol. Avant l'affaissement, le frein de parc était serré, le levier de sélection du train d'atterrissage était en position « gear down » (sortie) et les trois trains d'atterrissage étaient indiqués comme sortis et verrouillés. Après l'affaissement du train avant, l'affichage du train avant a viré au rouge et indiquait qu'il était déverrouillé.

L'avant de l'avion a été mis sur vérin et le train avant a été sorti manuellement en position sortie et verrouillée. Plusieurs rentrées et sorties du train ont été effectuées sans qu'une défaillance ne soit détectée.

Par précaution, il a été décidé de remplacer le train avant, la contrefiche, le vérin de rentrée, le robinet sélecteur de train et le levier de commande du train. Toutes les pièces déposées ont été envoyées pour une inspection par démontage.

Après le remplacement des pièces déposées, l'avion a subi tous les essais de fonctionnement et de performances exigés avant d'être remis en état de service. Aucun autre problème de fonctionnement du train n'a été observé jusqu'à présent.

Le train d'atterrissage et le dispositif de rentrée du train de l'ATR 42 ont été conçus pour que lorsque l'appareil est au sol, sur son train, l'escamotage du train est interdit afin de prévenir un escamotage par inadvertance. Les avions de la catégorie transport doivent respecter cette exigence, laquelle est indiquée dans la partie V du RAC, chapitre 525 du Manuel de navigabilité.

Lorsque le moteur gauche a été démarré, le circuit hydraulique principal no 1 s'est pressurisé et le train d'atterrissage avant de l'avion s'est déverrouillé par inadvertance. L'avant de l'avion s'est ensuite affaissé au sol.

À la suite de l'essai au banc de l'atelier et dans le compte rendu de démontage, les points suivants ont été confirmés :

- l'ensemble n'a pas réussi un essai de chute de pression interne;
- les obturateurs de l'ensemble étaient munis d'un fil frein de type inconnu;
- le fil frein avait été mal posé et comportait de longues épissures;
- au démontage des robinets, il a été constaté qu'il manquait le chapeau du tiroir de clapet navette du solénoïde « UP » (rentrée);

La figure 1 illustre le fonctionnement normal du robinet sélecteur lorsque le train d'atterrissage n'est pas en mouvement, ou « statique », qu'il soit complètement sorti

Figure 1 - Vue en coupe du robinet sélecteur état normal

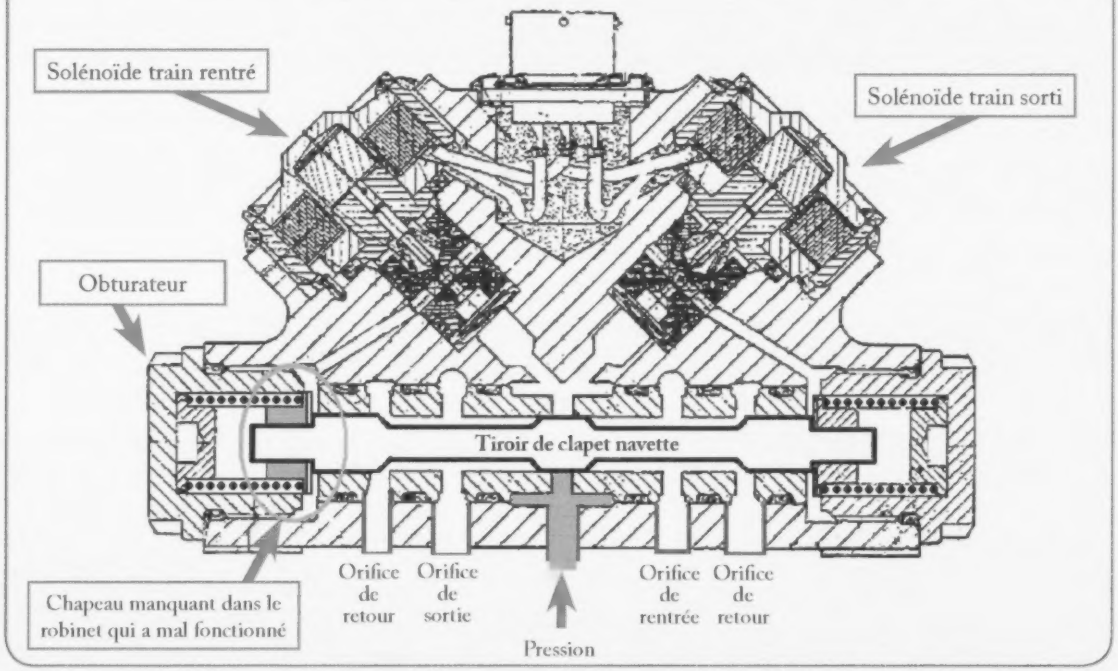
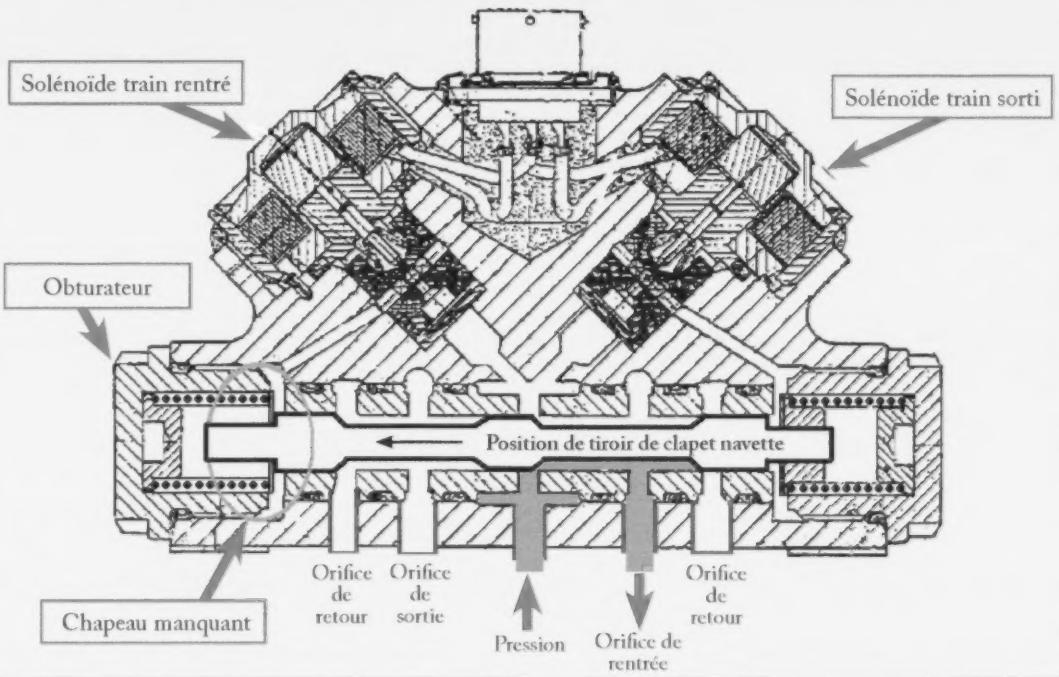


Figure 2 - Vue en coupe du robinet sélecteur manquant le chapeau



ou rentré, ainsi que la pression du circuit hydraulique no 1. Le tiroir du clapet navette dans le robinet sélecteur doit être en position neutre ou centrale, empêchant ainsi toute pression hydraulique d'atteindre les vérins de rentrée du train d'atterrissage.

On croit qu'en raison de l'absence du chapeau, le dernier réglage de la position du tiroir du clapet navette dirigeait par inadvertance la pression hydraulique du côté « UP » (rentrée) des trois vérins de rentrée du train d'atterrissage, comme le montre la figure 2.

Ainsi, le train avant a été le seul à rentrer parce que les vérins du train principal ne pouvaient pas supporter la masse de l'aéronef à pleine charge.

Un produit aéronautique ou une pièce comme ce robinet sélecteur a sa propre certification de type qui indique que toute forme de maintenance ou de réparation à son endroit ne peut être effectuée que par un organisme de maintenance agréé (OMA) qualifié pour le produit en question.

Le paragraphe (3) du RAC 571.11 indique :

> *« Sous réserve du paragraphe (7), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII, ou sur des pièces destinées à être montées sur l'aéronef, à moins que l'une des conditions suivantes ne soit respectée :*
>
> *a) elle est autorisée à signer conformément à un manuel de politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de l'article 573.02 avec la spécialité d'une catégorie propre aux travaux exécutés.*

Dans le cas présent, on soupçonne qu'une personne ou une installation non agréée a altéré le robinet sélecteur du train d'atterrissage, vu les constats à l'essai au banc de l'atelier et au démontage.

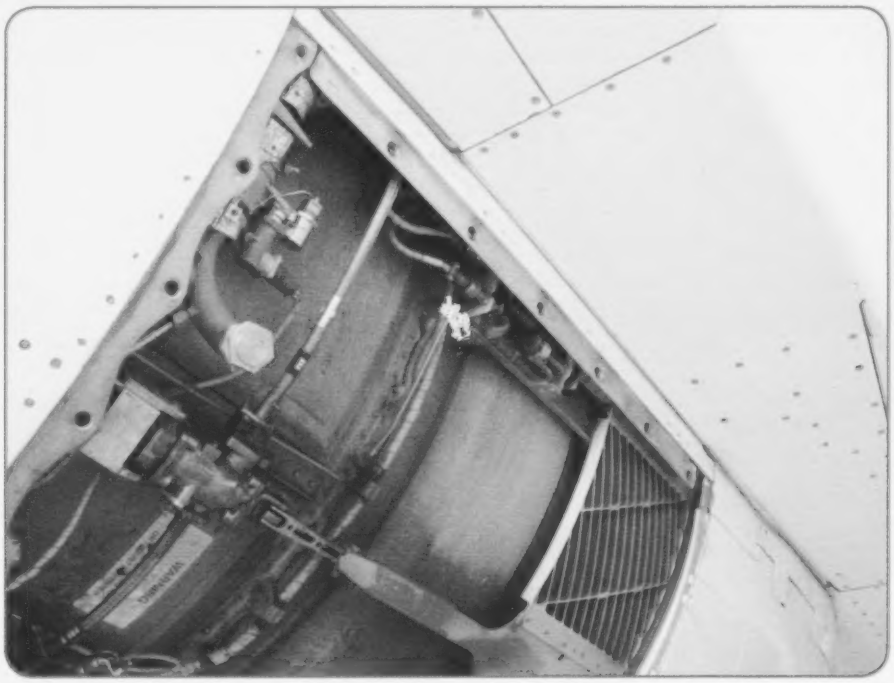
Dans un cas où l'on soupçonne qu'une pièce d'un aéronef a été altérée ou est « non conforme », la pièce doit être considérée comme une « pièce non approuvée » conformément à la définition dans la note d'information de la norme 571.13 du RAC :

> *Une personne qui a des motifs raisonnables de croire qu'une pièce installée ou dont l'installation est envisagée, sur un produit aéronautique certifié, qui n'a pas été construite ou certifiée conformément aux règlements applicables de l'État de production, ou qui est mal estampillée ou dont la documentation est incorrectement remplie de façon à tromper quant à l'origine, à l'identité ou à l'état de la pièce doit présenter au ministre un rapport de la pièce non approuvé, en utilisant le système de rapport de difficultés en service prévu à l'article 521.401 du RAC.*

Transports Canada, Aviation civile souhaite porter les RAC cités à l'attention des organismes de maintenance et des exploitants ainsi que souligner l'importance de toujours favoriser la sécurité, comme le présent exploitant l'a fait, lorsque confronté à un événement sérieux.

Perte en vol du capot de la soufflante du CRJ

À l'atterrissage, le capot inférieur de la soufflante du moteur droit s'est détaché de l'aéronef et est tombé sur la piste. L'aéronef a circulé jusqu'à la porte d'embarquement sans autre incident. Une enquête de maintenance a révélé qu'une vérification après vol avait été faite la nuit précédant le vol, et que les capots avaient été retirés. Lorsque le capot s'est détaché, l'aéronef atterrissait pour une deuxième fois ce jour-là. Une inspection du capot et de la nacelle a permis de conclure que les pièces de fixation n'étaient pas toutes attachées, plus particulièrement que les pièces de fixation du côté intérieur ne semblaient pas bloquées en place. Le capot endommagé a été remplacé, et l'aéronef a été remis en service.



Commentaires de Transports Canada:

Ce n'est pas la première fois qu'un capot de soufflante de moteur se détache d'un aéronef en vol. Si certaines pièces de fixation ne sont pas bien attachées, les charges aérodynamiques subies en vol suffisent à déformer le capot et à défaire les autres pièces de fixation. La zone critique semble se situer à l'avant, du côté intérieur. L'origine du problème semble être la conception des pièces de fixation et leur emplacement. Au fur et à mesure que s'usent le ressort de la pièce de fixation et les cames de la fiche, la capacité de blocage est compromise. On peut avoir l'impression que le dispositif est bien engagé même si la pièce peut vraisemblablement faire un tour complet. Le fait que la rangée de pièces de fixation se trouve à proximité de la structure du pylône ne fait qu'aggraver le problème. Comme le montre la photo ci-après, il y a peu de place pour pousser l'outil directement. Il faut utiliser un tournevis court, ce qui fait qu'il est encore plus difficile d'appliquer le bon couple et une pression adéquate.

Il faut faire preuve de beaucoup de vigilance au moment de poser ces composants. Il faut faire tout particulièrement attention à l'usure des pièces de fixation, notamment des fiches, des goupilles transversales et des ressorts. 🛠

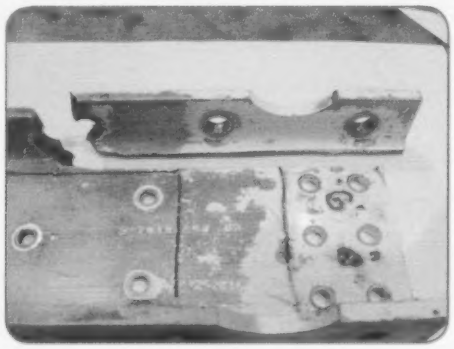
Aéronefs

BOEING, 727 227 — RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS) # 20110422001

Défaillance du support du vérin de verrouillage haut du train avant

RDS a présenté :

L'aéronef s'éloignait de l'aire de trafic et arrivait au niveau du seuil de piste, lorsque l'équipage a remarqué une baisse de la pression hydraulique et de la quantité de liquide hydraulique.



Le personnel de maintenance a été alerté du fait et l'aéronef a été remorqué jusqu'à l'aire de trafic. On a découvert que le liquide hydraulique s'échappait des points de vidange inférieurs situés à l'arrière du train avant. Un examen de maintenance plus poussé a permis de découvrir que la fuite provenait du vérin de verrouillage du train avant et qu'elle était due à une fissure sur la ferrure de fixation du vérin de verrouillage.

La ferrure de fixation, le vérin, les filtres du point de vidange du carter de la pompe hydraulique et le filtre sous pression ont été remplacés. On a effectué des cycles de rentrée et de sortie du train d'atterrissage pour en vérifier le fonctionnement, vérifié qu'il n'y avait pas de fuite, puis exécuté des points fixes et remis l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile, souhaite informer tous les exploitants de Boeing 727 de la possibilité de la présence de fissures de fatigue sur la ferrure de fixation du vérin de verrouillage du train avant. 🛠

BOEING, 727 227 — RDS # 20110620010

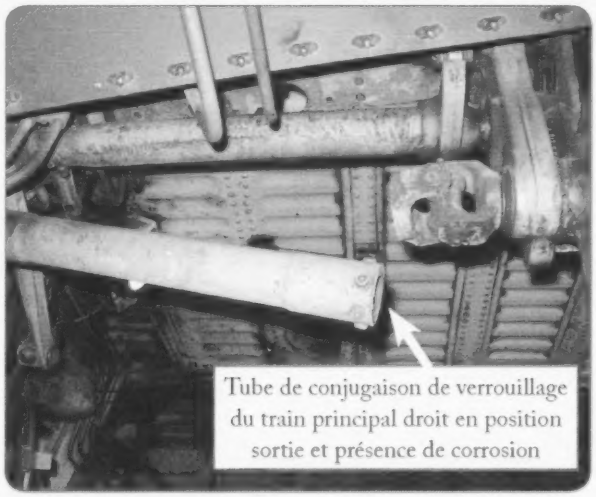
Défaillance du tube de conjugaison du train d'atterrissage principal

RDS a présenté :

En approche, l'équipage de conduite a sélectionné la sortie du train d'atterrissage, mais il n'a reçu aucune confirmation (voyant vert) que le train principal droit était bien sorti et verrouillé en place. L'équipage a donc suivi l'autre procédure de sortie du train, et il a réussi à obtenir une indication que le train était bien sorti et verrouillé.

Après un atterrissage sans incident, l'équipe de maintenance a constaté que le tube de conjugaison de verrouillage en position sortie du train droit était rompu près du joint universel.

Le tube de conjugaison a été remplacé et aucune autre anomalie n'a été relevée. L'aéronef a été remis en service.



Tube de conjugaison de verrouillage du train principal droit en position sortie et présence de corrosion

Commentaires de Transports Canada :

L'exploitant a constaté que le tube de conjugaison s'était rompu à l'extrémité qui est reliée au joint universel, à cause de la présence de corrosion.

Transports Canada, Aviation civile, demande à tous les exploitants et spécialistes de la maintenance d'aéronefs Boeing 727 de porter une attention particulière au tube de conjugaison en question pour détecter toute présence de corrosion. 🛠

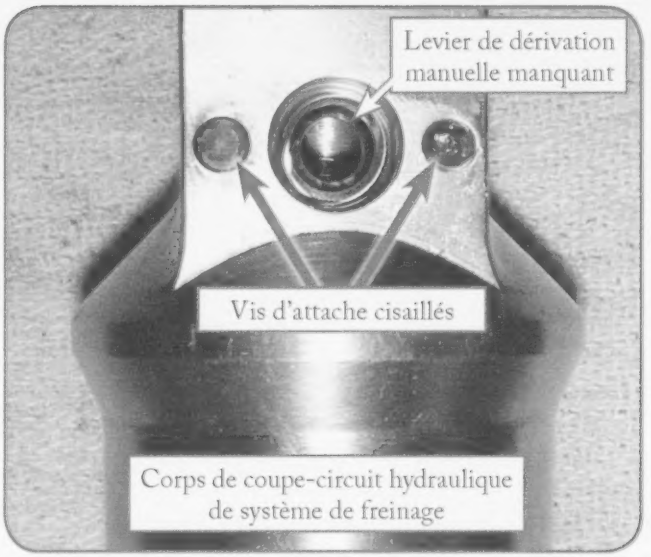
BOEING, 737 7CT RDS # 20110426005

Défaillance de coupe-circuit hydraulique de frein

RDS a présenté :

La maintenance a découvert une fuite de liquide hydraulique dans le logement de train droit. Il a été constaté qu'il y avait une fuite de liquide dans le coupe-circuit hydraulique du système de freinage normal droit. Le coupe-circuit a été remplacé conformément au manuel de maintenance de l'aéronef (MMA) 32-41-72 et l'aéronef a été remis en état de service.

La maintenance a observé que le levier de dérivation manuelle et sa plaque de retenue manquaient. En outre, les vis de fixation retenant la plaque en place étaient tous les deux rompus.



Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile communique aux exploitants et au personnel de maintenance de Boeing 737 ce scénario possible de défaillance de coupe-circuit hydraulique de système de freinage. 🛠

BOEING, 747 SPJ6 RDS # 20110421005

Profilés de la poutre de support du bloc d'entraînement des volets est fissuré

RDS a présenté :

Le bloc d'entraînement du volet à été retiré pour créer un accès, la maintenance a découvert que le profilé de la poutre de support du bloc d'entraînement était fissuré. La pièce a été retirée pour la réparer conformément au manuel de réparations structurales 51-40-03 et l'aéronef a été remis en état de service.

L'exploitant a demandé d'inspecter tous les profilés de la poutre de support du bloc d'entraînement des volets de bord d'attaque de la flotte.

Commentaires de Transports Canada :

L'initiative que l'exploitant a prise en demandant d'inspecter la flotte au complet afin d'éviter une défaillance possible du système de volets constitue une approche proactive et responsable de la sécurité aérienne. 🛠

BOEING, 767 375 RDS # 20110503004

Défaillance de la bague de serrage d'un faisceau électrique

RDS a présenté :

Durant la vérification opérationnelle du groupe de transfert d'énergie du circuit hydraulique, des arcs électriques ont été observés dans la bague de serrage d'un faisceau électrique située à environ 60 centimètre (cm) (2 pieds) du connecteur d'alimentation de la pompe hydraulique électrique.

La vérification opérationnelle a été interrompue; la bague de serrage du faisceau a été retirée, ce qui a découvert le frottement et les signes d'arc électrique sur le faisceau électrique de la pompe hydraulique électrique.

Le câblage a été réparé, sa bague de serrage bien posée et l'aéronef a été remis en état de service.

Dommages de la bague de serrage en raison d'une mauvaise pose

Commentaires de Transports Canada :

Il est essentiel de bien fixer tous les faisceaux électriques pour un fonctionnement continu et en sécurité de tous les systèmes.

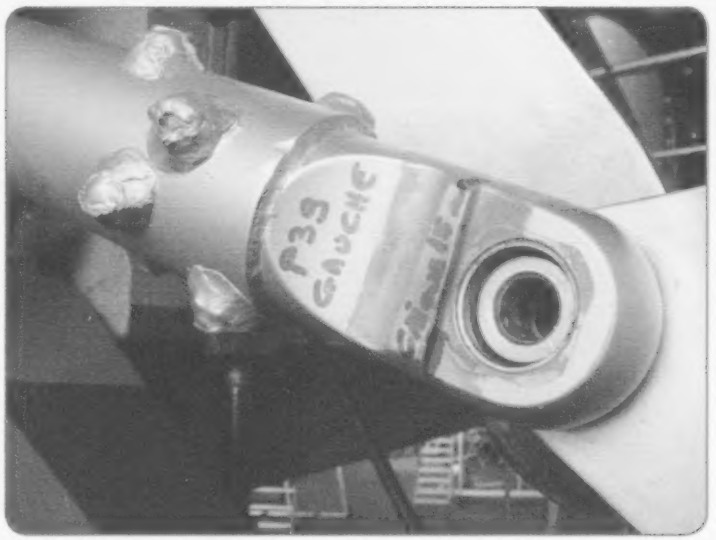
Lorsqu'un faisceau est fixé, il devrait y avoir suffisamment de pression pour doucement soutenir le câblage, mais suffisamment de jeu pour permettre un déplacement latéral. 🛠

CANADAIR, CL215 6B11(CL415) RDS # 20110510002

Fissure dans la patte de fixation supérieure du train d'atterrissage principal

RDS a présenté :

Durant une inspection planifiée du train d'atterrissage, la maintenance à découvert une fissure longue de 36 millimètre (mm) et profonde de 5,5 mm sur la partie supérieure de la patte de fixation avant gauche.



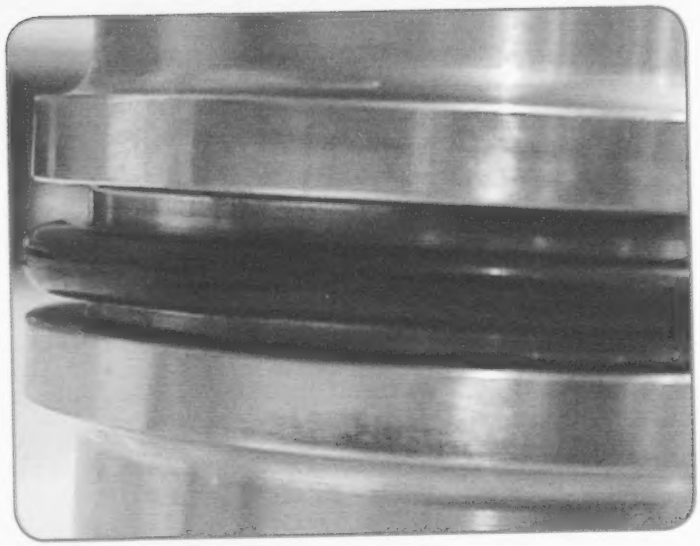
Commentaires de Transports Canada :

L'exploitant a mené une enquête plus approfondie qui lui a permis de découvrir des fissures similaires sur d'autres appareils de sa flotte. Canadair participe à des mesures correctives en cours et a publié des bulletins de service d'alerte (BSA) expliquant des procédures d'inspections par ressuage et par courant de Foucault. L'inspection par ressuage est expliquée dans le Bulletin de Service (BS) 215-A4450 et le BS 215-A547. L'inspection par courant de Foucault est expliquée dans le BS 215-A4451 et le BS 215 A548. Transports Canada a récemment publié la consigne de navigabilité CF 2011 35 exigeant ces inspections. 🛠

Fuites Hydrauliques Non-détectées

RDS a présenté :

Le service de maintenance devait ajouter un litre de liquide hydraulique après chaque mission de largage d'eau. Les techniciens ont découvert que du liquide hydraulique sous pression s'échappait sous forme de brouillard par l'orifice de purge d'air de la soupape de décharge (référence 150-323) du vérin du train d'atterrissage avant pendant la sortie du train. On a retiré et démonté le vérin. L'inspection a révélé que deux joints toriques étaient fortement endommagés. La surface extérieure du joint torique (référence MS28775-334) du piston présentait une fente radiale. Le deuxième joint torique (référence MS28775-225) était aplati, coupé et endommagé. Toute fuite par l'orifice de purge d'air de la soupape de décharge est une cause majeure de préoccupation et le vérin devrait être retiré et réparé. Il est parfois difficile de constater la présence d'une fuite de liquide hydraulique dans le logement du train avant, car l'eau prélevée lors de certaines opérations d'écopage peut laver ce logement.



Commentaires de Transports Canada :

Il est normal pour tout dispositif où du liquide circule en circuit fermé de perdre une certaine quantité de liquide. Toutefois, il y a un problème lorsqu'il faut ajouter régulièrement des quantités excessives de liquide. Dans l'exemple ci-dessus, la fuite était sans doute masquée par le lavage du compartiment avant lors de l'écopage. Le service de maintenance a fait du bon travail et a fait preuve de vigilance en découvrant cette anomalie. 🛠

CANADAIR, CL600 2B19 (RJ100) RDS # 20110502001

Réservoir d'huile fissuré

RDS a présenté :

Lors d'une vérification de maintenance de routine, on a remarqué que la consommation d'huile du moteur de droite était élevée. Un premier examen a révélé la présence d'une fuite d'huile sur le moteur. Le moteur a été nettoyé et des points fixes effectués. On a découvert une fissure sur la soudure du dessus du réservoir d'huile. Le réservoir d'huile, référence 5079T05G01, du moteur de droite a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

Emplacement de la fissure, le long de la ligne de soudure

Commentaires de Transports Canada :

Même si le liquide pénétrant utilisé pour l'inspection par ressuage est un excellent moyen de localiser des fuites, des précautions doivent être prises afin de s'assurer de ne pas appliquer le liquide de ressuage sur une surface avec laquelle il risque d'être incompatible. 🛠

CANADAIR, CL600 2D15 (705) RDS # 20110309001

Défaillance de la trappe du train d'atterrissage avant

RDS a présenté :

Durant une inspection après vol, l'équipage de conduite a constaté que la trappe du train d'atterrissage avant était endommagée. L'aéronef a été interdit de vol, et une équipe de maintenance a été envoyée sur place.

Défaillance de la trappe du train d'atterrissage avant

Après avoir évalué les dommages, l'équipe de maintenance a retiré la trappe, et l'aéronef a été remorqué jusqu'à un atelier de réparation. Une inspection visuelle de la zone du train d'atterrissage avant a révélé que la trappe arrière avait subi des dommages importants et devait être remplacée, tout comme les deux bielles de commande. Il fallait également remplacer la ferrure d'articulation de la trappe arrière, car elle avait été déformée, de même que le module de commande d'orientation du train d'atterrissage avant.

La défaillance s'est probablement produite en vol, au moment de la sortie du train d'atterrissage, car l'équipage de conduite n'a rien remarqué d'anormal pendant le vol.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile, collabore actuellement avec Bombardier Aerospace relativement à cette question.

Tous les exploitants et spécialistes de la maintenance doivent porter une attention particulière à l'état et à l'intégrité des composants dans la zone en question. 🛠

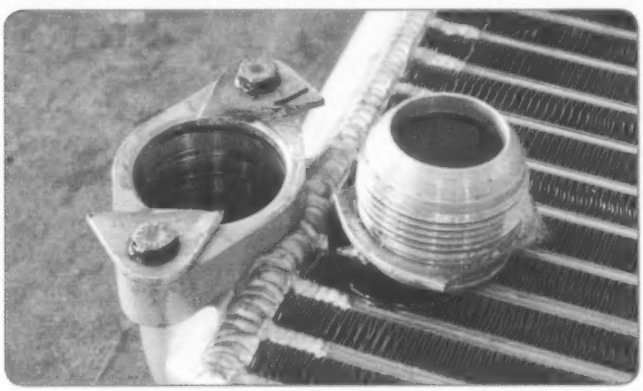
DEHAVILLAND, DHC 8 102 RDS # 20110615005

Refroidisseur huile moteur – Raccord de branchement brisé

RDS a présenté :

Le décollage a été interrompu (à moins de 70 nœuds) parce que l'indicateur de pression d'huile du moteur de droite indiquait zéro livre par pouce carré (lb/pi2).

Le personnel de maintenance a rapidement découvert que le raccord du tuyau d'arrivée d'huile de droite qui est relié au refroidisseur d'huile de gauche était brisé et détaché, causant en très peu de temps une perte d'huile importante.



Le refroidisseur d'huile et le raccord de branchement du tuyau d'arrivée ont été remplacés et l'aéronef a été remis en service. Le refroidisseur d'huile (numéro de pièce 28E99-8) avait été installé très récemment. On soupçonne que le raccord de branchement avait peut-être déjà une fissure capillaire survenue lors de la dernière installation. Il est à noter que le raccord de branchement reste sur l'aéronef lorsque le refroidisseur d'huile est remplacé.

Commentaires de Transports Canada :

Même si la défaillance d'un raccord peut être soudaine et se produire sans avertissement, il est important de toujours vérifier s'il y a des signes de fuite d'huile autour de la zone du moteur. 🛠

Vidage du circuit hydraulique numéro 1

RDS a présenté :

En montée, l'équipage a observé que le circuit hydraulique numéro 1 se vidait progressivement. En raison des conditions météorologiques qui prévalaient et de la longueur de piste disponible, plutôt que de retourner jusqu'au terrain d'aviation d'où il avait décollé, le pilote a choisi de continuer jusqu'à la destination prévue. Près de la destination prévue, l'équipage a déclaré une « situation d'urgence » et il a atterri sans incident.

La perte du circuit hydraulique numéro 1 s'est traduite par la panne des volets, des déporteurs de roulis intérieur, de la servocommande du gouvernail inférieur de direction, du freinage normal et de la fonction antidérapage.

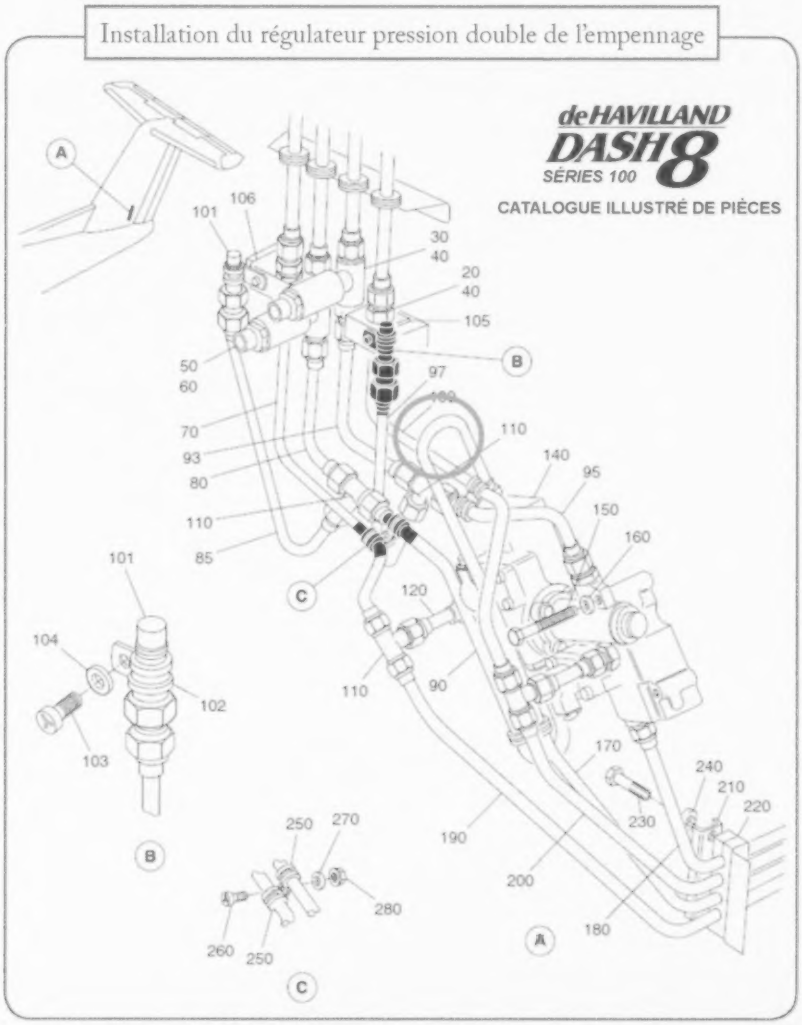
Des membres du personnel de maintenance ont découvert que la fuite provenait de quelque part dans la région de la queue. La poursuite de l'inspection a permis de déceler 3 piqûres sur le tube hydraulique de mise en pression se raccordant au régulateur de pression double du gouvernail de direction. Ces piqûres se trouvaient à l'extérieur d'un coude à 180 degrés. On a remplacé la conduite hydraulique et la pompe hydraulique entraînée par moteur défectueuses, et remis l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Toute déformation des tubes hydrauliques peut se traduire par des contraintes pouvant donner lieu sans préavis à une panne. Il est important de s'assurer que les déformations ne dépassent pas les recommandations du constructeur.

Dans ce cas ci, le vidage du circuit hydraulique numéro 1 a causé un atterrissage très difficile pour l'équipage.

Installation du régulateur pression double de l'empennage



DEHAVILLAND, DHC 8 311 RDS # 20110620005

Le Danger des Outils Fabriqués sur Place

RDS a présenté :

Des morceaux de pièces d'aéronef provenant d'un manchon de pale d'hélice ont été trouvés sur une piste. Ils ont été remis à l'atelier local où le directeur de la maintenance a pu déterminer, à l'aide du numéro de référence inscrit sur les pièces en question, que ces morceaux provenaient de l'hélice d'un Hamilton Sunstrand.

Le directeur de la maintenance a contacté les exploitants d'aéronef qui utilisent l'aéroport, et il a ainsi pu établir que la pièce s'était détachée au moment du décollage. Dès qu'il a été déterminé de quel aéronef elle provenait, l'appareil à été retiré du service pour être réparé.

L'enquête a révélé que la pièce a sans doute été endommagée par l'outil utilisé pour retirer la casserole d'hélice lors d'un équilibrage des hélices. L'outil, qui avait été fabriqué sur place, a été trouvé et soumis à des tests afin de déterminer s'il pourrait être à l'origine des dommages. Le fait a été confirmé et l'outil a été retiré du service. Tous les membres du personnel concernés ont eu une formation à ce sujet afin d'éviter qu'une telle situation ne se répète. Un nouveau manchon de pale a été installé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

L'occurrence de situations comme celle qui est décrite ci-dessus est fort probable lorsqu'on s'écarte de la liste des outils et des procédures approuvés par le constructeur. Une vigilance accrue, surtout lorsque les échéances sont très serrées, comme c'est souvent le cas dans l'industrie. 🛠

DIAMOND, DA 20C1 RDS # 20110531005

Usure du tube en S du gouvernail de direction

RDS a présenté :

Avant le démarrage, le pilote a remarqué qu'il n'était pas en mesure de régler les pédales du palonnier. Après une inspection visuelle, le technicien d'entretien d'aéronef a constaté que le câble du gouvernail de direction sortait d'une des courbures du tube en S des pédales du palonnier du pilote de gauche. Les pédales du palonnier ont été remplacées des deux côtés du poste de pilotage, et une inspection plus approfondie a révélé que les pédales du palonnier du côté droit étaient considérablement usées.

Usure du tube en S de la pédale du palonnier

Commentaires de Transports Canada :

Selon le constructeur, les câbles se déplacent seulement à l'intérieur des tubes pendant le réglage des pédales. Donc, lorsqu'un pilote utilise l'avion et ne fait que peu ou pas de réglage des pédales, le problème en question ne devrait jamais se produire. Toutefois, lorsque l'avion est exploité à des fins de formation au pilotage et que de nombreux pilotes utilisent l'appareil, il faut que le responsable de la maintenance inspecte minutieusement le composant en question.

Le constructeur examine actuellement la possibilité d'utiliser d'autres lubrifiants pour aider à réduire l'usure du composant. 🛠

DIAMOND, DA 42 RDS # 20110427001

Usure du guignol de volet

RDS a présenté :

On a trouvé une marque d'usure d'une profondeur de 0.1524 millimètres (mm) (0.006 pouces) sur le bras inférieur du vérin du guignol de volet d'intrados. L'épaisseur du matériau dans cette zone est de 1.651 millimètres (mm) (0.065 pouces). L'usure a été causée par l'interférence de l'embout de vérin du volet, laquelle était due à une combinaison de l'alignement de l'embout et de la position de la douille.

Commentaires de Transports Canada :

C'est une section où il pourrait être difficile de détecter une anomalie. Il est important que les exploitants connaissent ce point d'usure potentielle. 🛠

La flèche pointe vers la partie usée (d'une profondeur d'environ 0.006 pouce)

GROB-WERKE, G120A RDS # 20110412009

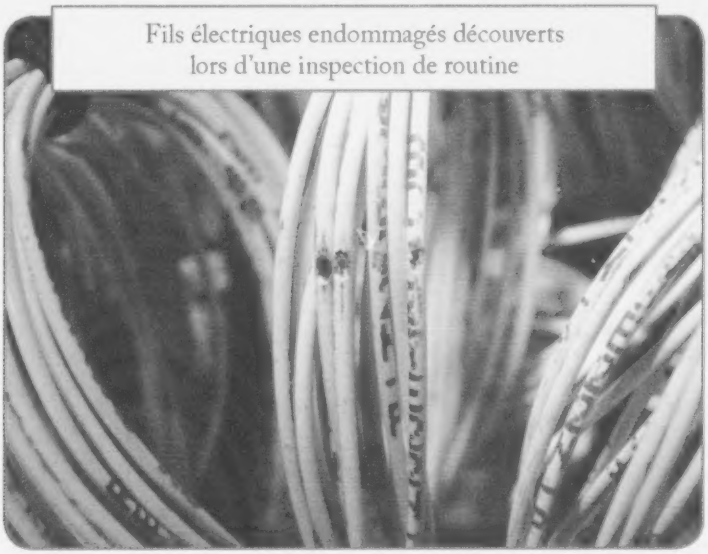
Câblage usé par frottement

RDS a présenté :

Des marques d'usure ont été trouvées sur plusieurs fils électriques du module de mise à la masse VN220 situé derrière le tableau de bord de droite. Cette usure a été causée par le frottement avec l'écran d'affichage du circuit des instruments. L'isolant de plusieurs fils électriques était usé jusqu'au conducteur.

Commentaires de Transports Canada :

Félicitations aux techniciens de maintenance qui ont découvert la situation avant qu'elle ne devienne un gros problème. Voici un bel exemple de vigilance et d'inspection méticuleuse. 🛠



Fils électriques endommagés découverts lors d'une inspection de routine

Problème de qualité des panneaux déporteurs

RDS a présenté :

Dans le cadre du remplacement normal d'un panneau déporteur, au moment de la pose, le responsable de la maintenance a constaté que le diamètre des trous des charnières des deux panneaux de remplacement ne respectait pas les limites de service prescrites. Il a également constaté qu'il manquait des pièces de fixation et que certains trous n'avaient même pas été percés dans les trois fixations. Le responsable de la maintenance a communiqué avec le fabricant qui a confirmé qu'une inspection des panneaux déporteurs en réserve avait permis de relever de nombreux problèmes avec d'autres panneaux déporteurs.

Ce rapport de difficulté en service a été publié, car ces défectuosités peuvent facilement passer inaperçues lors de la pose des panneaux déporteurs.

Commentaires de Transports Canada :

Les ingénieur de Learjet et la Federal Aviation Authority (FAA) ont collaboré pour mener une enquête et ils ont déterminé que, sur les nouveaux panneaux, on avait intentionnellement omis de poser les pièces de fixation manquantes afin de faciliter l'emboîtement initial du panneau lors de sa pose. La trousse de remplacement spéciale numéro SSK 0936E donne les directives nécessaires pour effectuer le travail, et il faut s'y conformer au moment de poser et d'emboîter les panneaux déporteurs.

Les ingénieur de Learjet on également confirmé que le diamètre des trous des charnières était erroné, ce qui constitue un problème de qualité, et tous les panneaux déporteurs touchés ont été retirés des stocks et mis en quarantaine.

Learjet prévoit publier un bulletin de service traitant du problème à l'intention des exploitants utilisant les composants touchés. Il modifiera également le manuel de maintenance d'aéronef pour indiquer les bonnes procédures à suivre lors de la pose du panneau déporteur. 🛠

Moteurs

Facteur contributif d'un accident mortel : l'entreposage d'un moteur

Sujet :

Le text suivant est un extrait du Rapport d'enquête aéronautique A07C0114 du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Le document peut être trouvé ici :

www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/aviation/2007/index.asp

« Le pilote de l'hélicoptère Eurocopter AS 350 B-2 (immatriculé C-FLUK, numéro de série 2767) ramène l'hélicoptère à Points North Landing (Saskatchewan) avec un passager à bord après avoir décollé d'une cache à carburant située à environ 25 milles marins (nm) au sud-ouest de sa destination. Le passager envoie un avis de vol électronique à un autre employé de l'entreprise de levés installée à Points North Landing afin de signaler l'heure d'arrivée prévue de 19 h 5, heure normale du Centre. À 19 h 45, comme l'hélicoptère n'est pas encore arrivé, l'entreprise de levés lance la procédure en cas d'urgence. Des débris sont retrouvés le lendemain dans le lac Bernick à environ 25 nm au sud-ouest de Points North Landing. L'hélicoptère lourdement endommagé est retrouvé au fond du lac. Les deux occupants ont été grièvement blessés au moment de l'impact avec la surface de l'eau et se sont noyés quand l'appareil a coulé. »

L'enquête a révélé la chaîne d'événements suivante :

« Le moteur (Honeywell LTS101-700D-2, numéro de série LE-46040C) a été retiré de la cellule et envoyé au Laboratoire technique du BST aux fins de démontage…

Une inspection visuelle du palier numéro deux a permis de constater la présence de corrosion localisée. La corrosion présentait des marques de frottement. Les bords des piqûres de corrosion trouvées sur les rouleaux et l'anneau intérieur étaient brunis et ils avaient subi une déformation plastique, ce qui indique que le palier numéro deux a fonctionné un certain temps après la formation des piqûres de corrosion. Le palier numéro trois a été détruit.

Photo du palier no 3 défectueux

Le moteur était loué. Il avait été installé dans l'hélicoptère le 17 juin 2007. Au moment de son installation, le moteur n'avait effectué aucune heure de vol depuis sa révision, mais il totalisait 6728 heures de vol depuis sa construction; au moment de l'accident, le moteur avait effectué 74,5 heures de plus. Pendant la période précédant l'accident, personne n'a signalé le déclenchement du détecteur magnétique de particules. Le moteur avait été entreposé, et il n'a pas été utilisé du 28 mai 2004 au 6 juin 2007. Les paliers numéro deux et numéro trois qui ont été examinés se trouvaient dans le moteur au cours de cette période d'entreposage.

La corrosion a dû se former au moment où le moteur n'a pas été utilisé pendant un certain temps ni entreposé conformément aux procédures prescrites par le constructeur. Comme les deux paliers étaient installés dans le moteur et qu'aucun document n'indique que le moteur a été préservé conformément au manuel d'entretien entre le 28 mai 2004 et le 6 juin 2007, il est probable que la corrosion s'est formée durant cette période.»

Commentaires de Transports Canada :

Tout étape ou procédure de maintenance, si insignifiante qu'elle nous semble, peut avoir plus tard de graves conséquences. Dans l'exemple susmentionné, les procédures n'ont pas été respectées ce qui a engendré une anomalie latente laquelle a causé une défaillance catastrophique.

Lors de la réception d'un appareil ou d'une pièce à installer, on est en droit de supposer que la pièce est utilisable (pourvu qu'elle soit accompagnée des documents appropriés). Il peut être difficile, voire impossible, de savoir depuis quand elle est entreposée ou si les procédures d'entreposage que recommande le fabricant ont été respectées. C'est à nous, les professionnels de l'aviation, qu'il incombe de connaître toutes les exigences opérationnelles applicables à l'équipement dont nous assurons l'entretien. 🛠

PRATT & WHITNEY CANADA, PT6A27 RDS # 20110705002

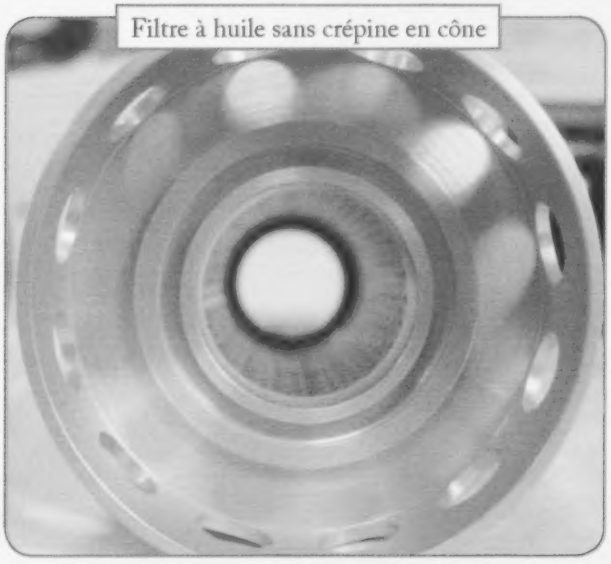
Inspection des nouvelles pièces avant leur installation

RDS a présenté :

Lorsque l'apprenti technicien d'entretien d'aéronefs a reçu un filtre à huile portant la référence d'homologation de fabricant de pièces 7579522AM, équivalente aux références 3024084 ou 3033315 de Pratt & Whitney Canada, afin de le ranger dans le magasin de l'entreprise, il a remarqué qu'il manquait la petite crépine en forme de cône qui aurait dû se trouver à l'extrémité du filtre que l'on insère en premier dans le corps du filtre à huile. C'était la première fois que l'entreprise découvrait un filtre à huile de ce type dépourvu de sa crépine en forme de cône. On a inspecté les autres filtres à huile en stock dans le magasin et on a constaté qu'ils étaient en bon état de service.

Commentaires de Transports Canada :

L'apprenti technicien a fait de l'excellent travail en découvrant cette anomalie. Voilà un très bon exemple de vigilance continue. 🛠


Filtre à huile sans crépine en cône

Filtre à huile avec crépine en cône

TELEDYNE CONTINENTAL IO-240-B RDS # 20110512001

Cannelures usées sur la manette de poussée

RDS a présenté :

Pendant un vol de croisière, le pilote a tenté de réduire la puissance au ralenti sans y parvenir. Il a alors décidé de retourner à l'aéroport d'attache et en réglant la commande de richesse en position étouffoir, il a pu atterrir sans incident. Un examen de la tringlerie de commande des gaz a révélé que les cannelures de la manette de poussée et de l'arbre étaient usées. On suppose qu'au moment de l'installation de la manette sur l'arbre, les cannelures ont été mal alignées. Après un certain temps, il se peut que les cannelures se soient réalignées d'elles-mêmes, mais en créant un certain jeu lors de la manipulation de la manette, ce qui a aggravé l'usure, au point où la manette tournait sur l'arbre, mais sans enclencher. À l'origine, les modèles de la compagnie Teledyne Continental Motors (TCM) n'avaient pas de cannelures sur l'arbre qui était fabriqué dans un métal plus mou (bronze), ce qui permettait de « l'insérer » sur l'arbre de papillon.

Commentaires de Transports Canada :

Une tâche simple, sans doute exécutée fréquemment par le passé, et qui à la suite d'une petite modification d'une pièce présente dorénavant un potentiel d'accident. 🛠

DORNIER, 228 202 RDS # 20110707005

Défaillance en vol d'une gouverne de profondeur

Pendant la montée initiale jusqu'à 5000 pieds, l'équipage de conduite a commencé à ressentir des vibrations de la profondeur et a ensuite entendu un grand bruit suivi de légères oscillations de la profondeur. Tout de suite après avoir entendu le bruit, le pilote aux commandes (commandant de bord) a commencé à mettre l'aéronef en palier et à réduire la puissance afin de maintenir une vitesse de 120 nœuds ou moins. L'aéronef était facile à maîtriser et l'équipage a constaté que les oscillations de la profondeur, d'environ 2,5 à 5 centimètres (cm) (1 à 2 pouces) de débattement non sollicité de la profondeur, étaient moins prononcées à une vitesse de 120 nœuds.

L'équipage a avisé le contrôle de la circulation aérienne (ATC) qu'il tentait de déterminer la cause d'un problème de commande de vol et qu'il allait placer l'aéronef sur un circuit d'attente. L'équipage a effectué une vérification de pilotabilité de l'aéronef en sortant le train d'atterrissage tout en maintenant une vitesse de 120 nœuds et il n'a constaté aucune tendance anormale.

L'équipage a déclaré une situation d'urgence et a indiqué ses intentions à l'ATC de même que les détails pertinents concernant la quantité de carburant, le nombre de personnes et la présence de marchandises dangereuses à bord. L'équipage a ensuite effectué une approche sans volet afin de maintenir une vitesse de 120 nœuds jusqu'au toucher des roues et il s'est posé sans incident à l'aéroport où l'attendait l'équipe de maintenance sur l'aire de trafic.

L'inspection de maintenance a révélé qu'une partie importante du revêtement en toile de la gouverne de profondeur droite s'était décollée. La toile de la profondeur s'était délaminée et décollée de la structure de la gouverne, ce qui avait causé les tremblements du fuselage et les oscillations non sollicitées de la profondeur.

On a inspecté le stabilisateur, le circuit de commande de la profondeur et l'ensemble de l'empennage de l'aéronef et on a constaté que le tout était en bon état de service. On a retiré la gouverne de profondeur droite pour la remplacer par une gouverne en bon état et on a remis l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada:

Il est essentiel de maintenir parfaitement étanche et en bon état les surfaces d'un aéronef recouvertes de toile et en particulier dans cet incident, les gouvernes recouvertes de toile en polyester.

La moindre imperfection de la surface de la toile accroîtra le risque de contamination et de délamination.

Le Manuel de maintenance du Dornier 51-70-20 stipule les exigences relatives à l'inspection et à la réparation de la toile pour éviter les incidents de la sorte. 🛠

Défaillance électrique sur un monomoteur en vol

Après le décollage, le copilote a tenté de commander la rentrée du train d'atterrissage, mais le solénoïde de déblocage du levier de commande de train l'en a empêché. Peu après, les écrans du système d'instruments de vol électroniques (EFIS) du commandant de bord se sont éteints. Ce dernier a effectué un circuit et un atterrissage à vue. Les écrans du copilote se sont également éteints et ils ont remarqué que le tableau du dispositif d'avertissement et d'alerte de l'équipage indiquait « gen 1 off », bus non essentiel. L'équipage ne pouvait plus utiliser les radios et les écrans, et d'autres composants commençaient à faiblir. Les pilotes ont pu poser l'appareil en sécurité.

Durant le dépannage, on a découvert que le relais de démarreur s'était mis en marche dès le décollage et qu'il avait épuisé la batterie. Il a été constaté qu'en raison d'une défaillance du dispositif de démarrage automatique (temporisateur de démarrage), ce dernier aurait alimenté le relais de démarrage en vol. Ainsi, le « gen 1 » aurait été mis hors circuit et donc l'appareil était alimenté par la batterie seulement. (Le démarrage automatique est une caractéristique interne de l'écran du circuit des instruments moteur sur le PC-12/47.) L'écran du circuit des instruments moteur et le solénoïde de démarrage ont été remplacés.

Commentaires de Transports Canada:

Le présent état peut être dangereux. Les exploitants et les services de maintenance doivent connaitre cette possibilité de défaillance complète du circuit électrique.

Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connait généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur Centre de Transport Canada (CTC) local, de leur Inspecteur Principal de la Maintenance (IPM) ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn.

Fabricant	N° de CN	Origine	Description
Apical Industries Inc.	2011-25-01	États-Unis	Ensemble de dispositifs de flottabilité – Certificat de type supplémentaire (divers)
Koito Industries Ltd.	2011-12-01	États-Unis	Défaillance de la glissière d'évacuation
Pratt & Whitney - Canada	CF-2011-40	Canada	Séparation des brides de la gaine d'échappement turbine
Texas Turbine Conversions, Inc.	2011-12-02	États-Unis	Défaillance de la glissière d'évacuation
Société de Motorisations Aéronautique	2008-0078	Union européenne	Air du moteur – Brides de serrage de la tubulure de prélèvement d'air – Inspection
SMS (Trading as Cobham Avionics)	2011-0239	Union européenne	ATA 34 – Navigation – Modification de l'indicateur du radioaltimètre
Diamond Aircraft Industries	2011-21-10	États-Unis	Pose d'un cycle à compression de vapeur conformément au Certificat de type supplémentaire
Timken Alcor Arospace Technologies Inc.	2011-25-12	États-Unis	Défaillance d'un certain approbation de fabricant de pièces du planétaire

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs)

Un « Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) » est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).

N° de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
FAA - www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/			
CE-11-58	Zenair Ltd.	Train avant – CH2000; fissure du joint de soudure du train avant	9/27/2011
CE-11-29R1	Cessna Aircraft Company	Système de commandes de vol	9/27/2011
CE-11-59	Alenia Aermacchi S.p.A. Industrie	Carburant moteur et régulation – Robinet sélecteur de réservoirs et robinet d'arrêt carburant	9/28/2011
SW-11-61	Honeywell International (anciennement Bendix King)	Radioaltimètre KRA 405B	9/29/2011
NM-11-60	Hawker Beechcraft Corporation	Train d'atterrissage	9/29/2011
NE-06-31R5	Lycoming Engines	Huiles de lubrification pour moteurs	10/19/2011
CE-12-01	Extra Flugzeugproduktions- und Vertriebs- GmbH	Gouvernes – Maintenance du câble de la gouverne de direction	10/24/2011
CE-12-02	Cessna Aircraft Company	Autres moyens de conformité à la consigne de navigabilité 2001-06-17	10/24/2011
CE-12-03	Cessna Aircraft Company	Régulation du carburant – Performances du moteur avec la manette des gaz au ralenti	10/26/2011
NE-12-04	Pratt & Whitney Canada Corp.	Moteur à turbine/turbopropulseur – Boîte de réduction	11/1/2011
CE-12-06	General Aviation	Circuit carburant d'aéronef – Contamination par l'eau du circuit des réservoirs de carburant	11/2/2011
CE-12-05	Piaggio Aero Industries S.p.A.	Navigation – Congélation de l'eau dans le circuit anémométrique	11/2/2011
HQ-12-07	Avox Systems, Inc.	Matériel de secours – Contamination de tampons iodés	11/3/2011
CE-12-08	M7 Aerospace LP	Gouvernes – Commande de gouverne de profondeur	11/8/2011
CE-12-09	Diamond Aircraft Industries Inc	Train avant – Fourche de train avant Diamond DA20	12/22/2011
EASA - *ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1*			
2011-25		Réparation et/ou remise en état de la gouverne de direction et de la gouverne de profondeur	9/16/2011
CE-11-57	Air Tractor, Inc.	Aéronef des séries AT-400 et AT-402 – Section bâti moteur	9/16/2011
SAFO11008	Robinson Helicopter Co.	Hélicoptères R44 – Servocommande d'appoint du système de commandes de vol hydraulique	9/19/2011
NM-11-60	Hawker Beechcraft (formerly Raytheon, British Aerospace)	BAe125 et aéronefs Hawker – Contrefiche longitudinale du train avant	10/4/2011
SW-11-61	Honeywell International (formerly Bendix King)	Radioaltimètre KRA 405B – Mauvaises données d'altitude	10/5/2011
AV 11_2011	Embraer	Aéronefs ERJ 170/175 et ERJ 190/195 – Tubes de conjugaison des volets ou des becs de bord d'attaque mal posés	10/6/2011
NE-06-31R5	Lycoming Engines	Moteurs O-320 et des séries (L)(T)O-360 – Huiles de lubrification approuvées – Autres moyens de conformité à la consigne de navigabilité 80-04-03R2 de la FAA	10/20/2011
2011-26	Bombardier (formerly Canadair)	CL-600-2B19 – Écarts de cap	10/21/2011
CE-12-02	Cessna Aircraft Company	172R/172S – Autres moyens de conformité à la consigne de navigabilité 2001-06-17 de la FAA	10/25/2011
CE-11-29R1	Cessna Aircraft Company	414A et 421C, si modifiés en vertu d'un CTS de S-TEC Corporation – Circuit de commandes de vol	10/25/2011
CE-12-03	Cessna Aircraft Company	Régulation de carburant des 172R et 172S – Performances du moteur avec la manette des gaz au ralenti	11/2/2011
CE-12-08	M7 Aerospace (formerly Fairchild, Swearingen)	Aéronefs SA226 et SA227 – Commande de gouverne de profondeur	11/9/2011

N° de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
EASA - *AD.EASA.EUROPA.EU/SIB-DOCS/PAGE-1*			
2009-39R1		Matériel contenant du Halon 1211 (BCF) et 1301 (BTM) contaminé	11/10/2011
HQ-12-07	Avox Systems, Inc.	Trousses de premiers soins – Tampons iodés contaminés	11/14/2011
2011-27		Circuits intégrés douteux (non conformes, contrefaits)	11/18/2011
NM-11-48	Learjet Inc.	Aéronefs 31, 31A, 35, 35A, 36 et 36A – Conduit transversal de l'aile	11/21/2011
CASA-2011-08	Bell Helicopter Textron Canada (BHTC)	Hélicoptères 206L – Rupture de pale du rotor principal en vol	11/21/2011
UPN2011-20110418007	Master Machine Products	Bagues (référence BACB28AT07D030C) fabriquées par Master Machine Products à Monrovia, Californie (États-Unis) et vendues par First Wave Aviation à Tulsa, Oklahoma (États-Unis)	11/22/2011
2011-29	Bombardier	Utilisation d'aéronefs CRJ 100/200/440 et Challenger des séries 850 et 600 par temps froid ou dans des conditions de givrage au décollage	12/6/2011
2011-28	Airbus	Aéronefs A318/A319/A320/A321 – Maintenance des systèmes d'évacuation d'urgence	12/8/2011
CASA-2011-07	Diamond Aircraft Industries Inc	Aéronefs DA20 – Inspection/remplacement des fourches de train avant	12/19/2011
2011-30	Eurocopter	Hélicoptères EC 120 / EC 130 – Risque de grippage des commandes de vol en raison d'un manque de friction du cyclique.	12/22/2011
2012-02	Continental	Moteurs (L)TSIO-360 – Défaillances des tubes de référence de pression d'air	1/5/2012

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS)

LÉGENDE

JASC : Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

Numéro (N°) RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes

RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :
PAC = Pacifique
ONT = Ontario
ATL = Atlantique
VAR = Variées (régions)
RPN = Prairies et Nord
QUÉ = Québec
RCN = Ottawa (Administration Centrale)

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	NO RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
AEROSPATIALE						
AS 350	0	LEVIER DE COMMANDE	350A33152600	USAGÉ	20111202005	ATL
AS 350B	0	TRANSMETTEUR DE PRESSION CARBURANT	642792002	FUITE	20111215001	QUÉ
AS 350B2	0	OUVERTURE DU ROBINET DE VIDANGE	174078030	FUITE	20111208012	ONT
AS 350B2	2821	APRÈS USINAGE	112104105	INUTILISABLE	20111027002	RPN
AS 350BA	5532	REVÊTEMENT DU BORD DE FUITE	350A14002260	FISSURÉ	20111031002	QUÉ
ATR 72 212	3350	ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE L'ÉCLAIRAGE D'URGENCE	3012000	BRÛLÉE	20111020002	ONT
AIRBUS						
A310 308	2530	FOUR	67254M	BRÛLÉ	20111026013	QUÉ
A319 112	5610	CALCULATEUR DE RÉCHAUFFAGE GLACES	66642870	BRISÉ	20111115003	QUÉ
A319 114	2780	COMMANDE DE BEC DE BORD D'ATTAQUE		RÉINITIALISÉE	20111111004	QUÉ
A319 114	2781	FREIN BOUT D'AILE	831A000005	DÉFECTUEUX	20111103009	QUÉ
A319 114	2910	ÉCROU B	AE7074203	DÉFECTUEUX	20111019014	QUÉ
A319 114	2910	CIRCUIT HYDRAULIQUE		FUITE	20111111003	QUÉ
A319 114	2910	CIRCUIT HYDRAULIQUE JAUNE		FUITE	20111219012	QUÉ
A319 114	2910	CONDUITE SOUS PRESSION		DÉFECTUEUSE	20111003006	QUÉ
A319 114	3610	SOUPAPE DE RÉGULATION DE LA PRESSION DU CIRCUIT D'ALIMENTATION	6714D060000	DÉFECTUEUSE	20111205004	QUÉ
A320 211	2213	RÉGULATEUR DE CARBURANT	C12850AC02	DÉFECTUEUX	20111005004	QUÉ
A320 211	2530	FOUR		ODEUR DE BRÛLÉ	20111005005	QUÉ
A320 211	2750	FREIN BOUT D'AILE		RÉINITIALISÉ	20111103008	QUÉ
A320 211	2780	VÉRIN DE BEC DE BORD D'ATTAQUE	830A000002	RÉINITIALISÉ	20111021004	QUÉ
A320 211	2782	VÉRIN ROTATIF DE BEC DE BORD D'ATTAQUE NO 6	830A000004	DÉCLENCHÉ	20111123003	QUÉ
A320 211	2930	INTERRUPTEUR DE BAS NIVEAU	D90ST2004000	DÉFECTUEUX	20111019013	QUÉ
A320 211	3230	COLLECTEUR DE SÉLECTION DE TRAIN		FISSURÉ	20111027003	QUÉ
A320 211	3520	MASQUES À OXYGÈNE	17408096	DÉFECTUEUX	20111005006	QUÉ
A321 211	2800	COMMUTATEUR DE SÉLECTION DU MODE	E0415C3LM004	INUTILISABLE	20111115001	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
A330 343	2160	RÉGULATEUR DE DÉBIT	964A000004A	FRACTURÉ	20111221002	QUÉ
BAE - (RAYTHEON)						
HAWKER 800XP	3497	BORNE		CORRODÉE	20111028008	RPN
BAE - UK						
3112	2620	CIRCUIT D'EXTINCTION INCENDIE		USÉ PAR FROTTEMENT	20111114008	RPN
3112	2721	CÂBLES DU COMPENSATEUR DE DIRECTION		MAL POSÉS	20111011015	RPN
3212	2721	JOINT UNIVERSEL	137437E401	SÉPARÉ	20111213009	RPN
BEECH						
1900C	2701	FERRURE DE BUTÉE DU CONTREPOIDS D'ÉQUILIBRAGE	1015241097	MAL ALIGNÉE	20111114012	PAC
1900D	2100	GARNITURE ISOLANTE	7654131	FISSURÉE	20111216002	ATL
1900D	2730	MASSELOTTES D'ÉQUILIBRAGE	1015241433	ENDOMMAGÉES	20111213005	ATL
1900D	2730	MASSELOTTES	11452406117	ENDOMMAGÉES	20111212006	ATL
1900D	2730	MASSELOTTES	11452406117	ENDOMMAGÉES	20111222010	ATL
1900D	3220	TUBE À CHOC SUPÉRIEUR	11482002213	CORRODÉ	20111117002	RPN
200	3210	MOTEUR TRAIN D'ATTERRISSAGE	11538000025	INUTILISABLE	20111121011	RPN
200	3246	PALIER	21400100	DÉFECTUEUX	20111027004	ONT
200	5610	PARE-BRISE	10138402523	BRÛLÉ	20111107003	RPN
A100	2750	MOTEUR VOLET	1005240731	USAGÉ	20111118001	RPN
A100	5210	CANAL	50430043619	FISSURÉ	20111108004	QUÉ
A100	5753	RAIL DE VOLET	501600183	BRISÉ	20111116006	QUÉ
B200	3610	CONDUITE PNEUMATIQUE	131823H	FONDUE	20111003013	RPN
B200	5330	REVÊTEMENT D'AILE	5011002593	USAGÉ	20111219019	RPN
B200	5341	RACCORD BAIGNOIRE	351150595	ENDOMMAGÉ	20111114011	RPN
B200	7400	ALLUMEUR	CH34055	USAGÉ	20111219007	RPN
B300	5280	RENFORT DE FERRURE DE FIXATION	5082017933	FISSURÉ	20111124007	RPN
B300	7530	ROBINET COUPE-FEU – AIR DE PRÉLÈVEMENT		BRISÉ	20111114013	RPN
C90A	5412	CONNECTEUR	MS3456KT367	BRISÉ	20111129007	ONT
C99	3230	CROCHET DE VERROUILLAGE TRAIN SORTI	508103385	FISSURÉ	20111027005	RPN
BELL TEXTRON - CAN						
206B	5302	CLOISON	206030446001F	FISSURÉE	20111020004	PAC
206B	6210	PALE DE ROTOR PRINCIPAL	206010200133	DÉFECTUEUSE	20111129011	PAC
206B	6310	ROUE LIBRE	206040270	BRUIT DE FROTTEMENT	20111109010	RPN
206L 4	6520	JOINT ARRIÈRE	406340105101	NEUF	20111012005	ONT
222U	0	BRAS	222031604129	ENDOMMAGÉ	20111130011	PAC
407	0	ANNEAU INTÉRIEUR FIXE	406010410121	FISSURÉ	20111104007	PAC
407	6210	PALE DE ROTOR PRINCIPAL	407015001137	DÉCOLLÉE	20111013007	PAC
407	6220	PALIER DE CISAILLEMENT	407310101105	DÉCOLLÉ	20111026003	PAC
412CF	6220	PALIER	412010187101	DÉCOLLÉ	20111014001	QUÉ
412CF	6220	PALIER DE FUSÉE	412010105101	DÉCOLLÉ	20111026006	QUÉ
429	0	CÂBLE DE MISE À LA MASSE	300332315CH	NEUF	20111103011	ONT
429	0	ROULEMENT DE BIELLETTE DE COMMANDE DE PAS	429010108101	DÉFECTUEUX	20111115015	QUÉ
429	7800	MATELAS ISOLANT DE TUYÈRE D'ÉJECTION	429363111102	SÉPARÉ	20111109011	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
BELL TEXTRON - USA						
205A 1	0	PALE DE ROTOR PRINCIPAL	212015501115	FISSURÉE	20111220005	RPN
212	0	RACCORD	212040106105	REBUT	20111104008	RPN
212	3210	TRAVERSE TUBULAIRE	205050400063	DÉFECTUEUSE	20111018004	QUÉ
BELLANCA						
7GCBC	2810	RÉSERVOIR DE CARBURANT GAUCHE	71449	FISSURÉ	20111026005	RPN
8GCBC	2810	RÉSERVOIR – CÔTÉ INTÉRIEUR DROIT	71493R	FISSURÉ	20111115013	RPN
BOEING						
727 200	2613	DÉTECTEUR	356644400	DÉFECTUEUX	20111025007	PAC
727 225	2740	VÉRIN DU COMPENSATEUR EN CROISIÈRE	56024003	MAL CÂBLÉ	20111017003	ONT
727 260	2721	MODULE DE GOUVERNE DE DIRECTION	65178234	CONTOURNÉ	20111212015	ONT
737 275C	5753	TIGE POUSSOIR DE VOLET	654782130	CISAILLÉE	20111012011	RPN
737 6CT	5297	S961 (VOYANT PORTE ARRIÈRE DE SOUTE)	10622151	INUTILISABLE	20111208015	RPN
737 6CT	5610	FENÊTRE NO 1 DU COMMANDANT DE BORD	5893543149	EN BON ÉTAT	20111114009	RPN
737 76N	3414	CENTRALE DE RÉFÉRENCE INERTIELLE ANÉMOBAROMÉTRIQUE		CENTRALE DE RÉFÉRENCE INERTIELLE ANÉMO-BAROMÉTRIQUE	20111118008	RPN
737 76N	5210	EMBOUT DE TIGE DU BRAS DE GUIDAGE	BACB10A223L	CISAILLÉ	20111219011	RPN
737 7CT	2131	CONTRÔLEUR DE PRESSION CABINE	71211997101AC	DÉFECTUEUX	20111116009	RPN
737 7CT	2742	MOTEUR DU COMPENSATEUR STABILISATEUR	6355C000101	INUTILISABLE	20111031003	RPN
737 7CT	2751	CAPTEUR DE DÉPLACEMENT LATÉRAL DU VOLET	90004212	INUTILISABLE	20111202003	RPN
737 7CT	2751	CAPTEUR DE DÉPLACEMENT LATÉRAL DU VOLET	90004212	INUTILISABLE	20111213010	RPN
737 7CT	3040	COMMANDE DE RÉCHAUFFAGE DES GLACES	8300005604	SALE	20111107007	RPN
737 7CT	3830	MOTEUR DE VENTILATEUR ASPIRANT	6451722	DÉFECTUEUX	20111107005	RPN
737 7CT	5610	COMMANDE DE RÉCHAUFFAGE DES GLACES	8300005604	INUTILISABLE	20111114010	RPN
737 7CT	5610	CORDON SPIRALÉ DE RÉCHAUFFAGE DES GLACES	ABC57021	INUTILISABLE	20111026010	RPN
737 81Q	3246	BOULON	2613109	BRISÉ	20111109007	ATL
737 8BK	0	CONNECTEUR		USURE PAR FROTTEMENT	20111229002	ONT
737 8BK	4930	RAMPE DE DISTRIBUTION CARBURANT	38838362	FISSURÉE	20111223005	ONT
737 8CT	2520	AMPLIFICATEUR DE FRÉQUENCES RADIO	3042849101	DÉFECTUEUX	20111130010	RPN

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
737 8CT	2730	CALCULATEUR DE L'ENSEMBLE DE SENSATION ARTIFICIELLE DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR ET DE LA GOUVERNE DE DIRECTION	162700100	FONCTIONNE PAR INTERMITTENCE	20111108006	RPN
737 8CT	3120	PANNEAU DE SÉLECTION-ÉCOUTE	5145177	DÉFECTUEUX	20111011011	RPN
737 8CT	5610	FENÊTRE COULISSANTE NO 2 DU COMMANDANT DE BORD	141A48107	ÉCLATÉE	20111215006	RPN
757 28A	0	BRIDE	BC1083074S	BRISÉE	20111228002	ATL
757 2B7	3417	CENTRALE AÉRODYNAMIQUE	4040800912	AUCUN DOMMAGE VISIBLE	20111201010	RPN
767 375	2410	ALTERNATEUR À ENTRAÎNEMENT INTÉGRÉ	739515C	DÉFECTUEUX	20111026011	QUÉ
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2150	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	3471A020000	DÉFECTUEUX	20111025001	QUÉ
BD 100 1A10	2612	ÉLÉMENT DE DÉTECTION INCENDIE	44670134	AUCUN DOMMAGE VISIBLE	20111012009	QUÉ
BD 100 1A10	2722	SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION	C61701003	FUITE	20111208004	QUÉ
BD 100 1A10	3230	CAPTEUR DE PROXIMITÉ		DÉFECTUEUX	20111122001	QUÉ
BD 100 1A10	3230	ROBINET SÉLECTEUR	41220103	DÉFECTUEUX	20111109003	QUÉ
BD 100 1A10	520	AUCUNE PIÈCE		DÉCROCHAGE	20111021008	QUÉ
BD 100 1A10	5210	GALET DE CAME AVEC AXE		BRISÉ	20111115012	QUÉ
BD 700 1A10	2450	CIRCUIT D'ALIMENTATION EN COURANT ALTERNATIF	GL51211011	DÉFECTUEUX	20111103014	QUÉ
BD 700 1A10	2742	VÉRIN COMPENSATEUR DE MACH	GT41240015	ENDOMMAGÉ	20111103002	QUÉ
BD 700 1A10	2910	TUYAUTERIE	GD47812031	DÉFECTUEUSE	20111103004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2110	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	78279015	DÉFECTUEUX	20111116003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2130	GAINE	601R9521553	DÉFECTUEUSE	20111205011	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2710	CIRCUIT AILERONS		RAIDE	20111021006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2710	POULIE	600908004	RAIDE	20111021005	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2710	POULIES	600908002	GRIPPÉES	20111021003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2722	SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION	274001	FUITE	20111221001	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2730	COMMANDE DE GOUVERNE DE PROFONDEUR		BLOQUÉE	20111209003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	CAPTEUR DE PRESSION DU CIRCUIT DE FREINAGE	855D10013	DÉFECTUEUX	20111205010	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2820	TUYAUTERIE	601R6240121	FISSURÉE	20111209006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3197	FIL	1FP9F22BLU	BRÛLÉ	20111222002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	MICROCONTACT	604EN1436	FONCTIONNE PAR INTERMITTENCE	20111026001	ATL

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR	601R751461	DÉFECTUEUX	20111114005	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR	750005000	DÉFECTUEUX	20111121002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR	750006000	DÉFECTUEUX	20111202001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	RESSORT	16227101	BRISÉ	20111121004	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	3231	SOCLE	6008610411	FISSURÉ	20111125002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3260	CONTACTEUR DE PROXIMITÉ		GIVRÉ	20111212012	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3610	GAINE DE PRÉLÈVEMENT		MAL POSÉE	20111108001	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5220	PORTE	601R330501	CORRODÉE	20111215003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5312	CLOISON ÉTANCHE		FISSURÉE	20111220002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5330	REVÊTEMENT D'AÉRONEF		FISSURÉ	20111222003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5330	REVÊTEMENT TRAPPE DE TRAIN	60033052	FISSURÉ	20111005009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5330	REVÊTEMENT TRAPPE DE TRAIN	600330529	FISSURÉ	20111005007	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE GAUCHE	139321003	ÉCLATÉ	20111011009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE GAUCHE	NP1393215	ÉCLATÉ	20111109001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE DROIT	601R3303314	ÉCLATÉ	20111124004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R100111314	FISSURÉE	20111125005	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R100111314	FISSURÉE	20111125006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R100111314	FISSURÉE	20111222009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R1001113A	FISSURÉE	20111116010	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R1001114A	FISSURÉE	20111117009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5730	LISSE D'AILE	601R10046	FISSURÉE	20111214008	QUÉ
CL600 2B19 (RJ440)	2750	CIRCUIT VOLETS		DÉFECTUEUX	20111216001	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2120	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	GG670950095	GRIPPÉ	20111003007	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2150	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	GG6708722	DÉFECTUEUX	20111205008	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	FENÊTRE LATÉRALE	NP1393229	ÉCLATÉE	20111005002	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	PARE-BRISE	1393226	ÉCLATÉ	20111209004	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	PARE-BRISE	NP13932114	ÉCLATÉ	20111214007	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	PARE-BRISE	601R3303313	ÉCLATÉ	20111213004	QUÉ
CL600 2D15 (705)	2120	CIRCUIT DE CLIMATISATION		ODEUR	20111219002	ATL
CL600 2D15 (705)	2750	BIELLE DE COMMANDE	59113602	USÉE PAR FROTTEMENT	20111216004	ATL

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
CL600 2D15 (705)	2910	TUYAUX FLEXIBLES	AE7178121	USÉS PAR FROTTEMENT	20111101004	ATL
CL600 2D15 (705)	3210	RESSORT	493183	BRISÉ	20111123001	ATL
CL600 2D15 (705)	3340	LENTILLE	9EL41051106	FISSURÉE	20111212011	ATL
CL600 2D15 (705)	3610	RÉGULATEUR DE PRESSION ET ROBINET D'ARRÊT	GG67080002	DÉFECTUEUX	20111215002	ATL
CL600 2D24 (RJ900)	2530	MATÉRIEL D'OFFICE		BRÛLÉ	20111111002	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2740	ÉLÉMENT DE COMPOSANT MODULAIRE	70744	DÉFECTUEUX	20111123009	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3210	JAMBE DE TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL	4905016	FISSURÉE	20111122002	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3251	MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE	4480000601	DÉFECTUEUX	20111205009	QUÉ
CL600 2E25 (RJ1000)	5751	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	601R1024446	DÉFORMÉ	20111102004	QUÉ
CANADAIR						
CL600 2A12(601)	5310	APPUI INFÉRIEUR DU PARE-BRISE	604330353	FISSURÉ	20111216007	QUÉ
CL600 2B16(604)	2410	ALTERNATEUR À ENTRAÎNEMENT INTÉGRÉ	731759C	DÉFECTUEUX	20111202004	QUÉ
CESSNA						
152	3222	FOURCHE TRAIN AVANT	442503497	FISSURÉE	20111103013	ONT
152	3300	INTERRUPTEUR DES PHARES D'ATTERRISSAGE	C9065	RAIDE	20111013004	ONT
152	5510	REVÊTEMENT DROIT	43200154	FISSURÉ	20111021010	RPN
172L	5753	ENSEMBLE RAIL ET NERVURE DE VOLET	52323113	FISSURÉ	20111004009	PAC
172N	3245	CHAMBRE À AIR	XA1AD600X6	SÉPARÉE	20111201008	ONT
172N	5753	VOLET DROIT	52390138	TORDU	20111208009	ONT
172R	2701	CLOISON	51336012	TROU ALLONGÉ	20111101007	RPN
172S	2710	CÂBLE D'AILERON	510105364362	USÉ	20111118004	ONT
172S	2710	CÂBLE D'AILERON	510105365	USÉ	20111003004	ONT
172S	2710	CÂBLES D'AILERON	510105362364	USÉS	20111118005	ONT
180J	5753	CLOISON INFÉRIEURE	512133	TORDUE	20111005003	PAC
182P	3246	JAMBE DE FLOTTEUR	30A02000195	USAGÉE	20111117003	PAC
208B	2752	VÉRIN DE VOLET	99105864RX	INUTILISABLE	20111121010	RPN
208B	3213	RACCORD INFÉRIEUR DE LA JAMBE	26210091	USAGÉ	20111117004	PAC
550	7603	RESSORT DE RAPPEL	556580310	USAGÉ	20111118018	RPN
560	3251	ÉCROU DE BLOCAGE	MS210426	INUTILISABLE	20111128008	PAC
680	7830	COUSSINET	NAS77A4009	FISSURÉ	20111215008	PAC
A185E	3246	BARRE D'ÉCARTEMENT	16550	FISSURÉE	20111021011	RPN
TR182	7800	TUYÈRE D'ÉJECTION COMPLÈTE		DÉFORMÉE	20111025009	RPN
U206E	3222	TOURILLON	12434034	FISSURÉ	20111103015	ONT
CONVAIR - CAN						
340	5300	SUPPORT	3403360020	FISSURÉ	20111025011	RPN
DASSAULT						
FALCON 2000EX	3240	MANOCONTACT	1203P0224	FUITE	20111129010	QUÉ
DEHAVILLAND - CAN						
DHC 2 MKI	2497	FIL ÉLECTRIQUE		BRÛLÉ	20111104005	ONT
DHC 3	5510	VERROU DE CULASSE	C3FS795	DESSERRÉ	20111003011	RPN
DHC 3	5551	VÉRIN	C3CF2909	NOYÉ	20111103012	ONT
DHC 6	1000	ADAPTATEUR	C6WM1162	NEUF	20111110007	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
DHC 6	1000	DISPOSITIF DE VERROUILLAGE DU CAPOT	C6EC100293	NEUF	20111124006	PAC
DHC 7 102	3244	PNEU	DR22620T	SÉPARÉ	20111110001	ONT
DHC 8 102	1420	PRISE ENCASTRÉE	MS3476L2241S	BRÛLÉE	20111209001	ATL
DHC 8 102	1440	CIRCUIT D'ALIMENTATION		BRÛLÉ	20111024004	ATL
DHC 8 102	2100	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	78279018	GRIPPÉ	20111011010	ATL
DHC 8 102	2100	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	78279016	CONSOMME DE L'HUILE	20111018006	ATL
DHC 8 102	2497	FILS		COURT-CIRCUITÉS	20111021007	ATL
DHC 8 102	2710	LOGEMENT VERROUILLAGE DES AILERONS	82740029103	INUTILISABLE	20111208011	ATL
DHC 8 102	2750	COMMANDE DE VOLET		GRIPPÉE	20111123005	ATL
DHC 8 102	2752	VÉRIN DE VOLET		USÉ	20111206014	ATL
DHC 8 102	2910	TUYAUTERIE HYDRAULIQUE NO 1	82970009105	USÉE PAR FROTTEMENT	20111215004	ATL
DHC 8 102	3230	ÉLECTROROBINET	54C546347	DÉFECTUEUX	20111205006	ATL
DHC 8 102	5755	DÉPORTEUR	85711503001	FISSURÉ	20111115014	QUÉ
DHC 8 102	5755	VÉRIN DÉPORTEUR	A44700009	FISSURÉ	20111004003	ATL
DHC 8 300	2913	CONDUITE HYDRAULIQUE	82970009331	FISSURÉE	20111104001	ONT
DHC 8 311	2497	FIL		USÉ PAR FROTTEMENT	20111104009	ATL
DHC 8 311	2697	FIL		BRISÉ	20111101001	ATL
DHC 8 400	2497	FILS DU BLOC D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE		BRÛLÉS	20111107001	ONT
DHC 8 400	2497	FILS DU BLOC D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE		BRÛLÉS	20111110004	ONT
DHC 8 402	1420	PRISE ENCASTRÉE	D3899926JJ24SN	BRÛLÉE	20111216006	ATL
DHC 8 402	1420	PRISE ENCASTRÉE	D3899926WJ4SN	GOUPILLE NON BLOQUÉE	20111228003	ATL
DHC 8 402	2844	MANOCONTACT	312242604	DÉFECTUEUX	20111222005	ATL
DHC 8 402	3230	TUYAU HYDRAULIQUE	46455117	ÉCLATÉ	20111202009	QUÉ
DHC 8 402	5200	CONNECTEUR	JD3899924WB5SN	GOUPILLE NON BLOQUÉE	20111212009	ATL
DHC 8 402	5240	TRAPPE D'ACCÈS	85414708103	MANQUANTE	20111018007	ATL
DIAMOND - CAN						
DA 20 A1	3245	TUBE	XA1AC	FENDU	20111212002	ONT
DA 20 C1	2421	SUPPORT ALTERNATEUR	2224121400	FISSURÉ	20111121007	ATL
DA 20 C1	3213	BOULON	AN5	NON SERRÉ AU COUPLE	20111101005	ATL
DA 20 C1	5540	TOUR DE SUPPORT	2055450700	FISSURÉE	20111121006	ATL
DA 20 C1	7602	LEVIER DE COMMANDE DE RICHESSE	656209	ENDOMMAGÉ	20111219005	ONT
EMBRAER						
EMB 500	0	CONTRÔLEUR DE FREINAGE	900050344	USAGÉ	20111230002	RPN
EMB 500	3240	CONTRÔLEUR DE FREINAGE	900050344	DÉFECTUEUX	20111123012	RPN
ERJ 170 200 SU	2121	VENTILATEUR DE RECIRCULATION		DÉFECTUEUX	20111123004	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2752	VÉRIN DE VOLET (2R)	C1548152	DÉFECTUEUX	20111024003	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2780	DÉFAILLANCE DE BECS DE BORD D'ATTAQUE		RÉINITIALISÉ	20111219015	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2780	CIRCUIT DES BECS DE BORD D'ATTAQUE		RÉINITIALISÉ	20111208016	QUÉ
ERJ 170 200 SU	3610	GAINE EN TÉ	17014806401	FISSURÉE	20111004004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2120	GAINE	CDA10110002	BRÛLÉE	20111024007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2520	MATÉRIEL DE CABINE PASSAGERS		MATÉRIEL DE CABINE PASSAGERS	20111205003	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
ERJ 190 100 IGW	2710	TRESSE DE MISE À LA MASSE		INTERFÉRENCE	20111026012	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	INDICATEUR DE DÉFAILLANCE DES VOLETS		RÉINITIALISÉ	20111206015	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2751	CAPTEUR DE DÉPLACEMENT LATÉRAL	59128437	DÉFECTUEUX	20111103007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2761	COMMANDES DE DÉPORTEURS MULTIFONCTIONS	4148001009	FUITE	20111027001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2781	CAPTEUR DE DÉPLACEMENT LATÉRAL	1702286B	DÉFECTUEUX	20111003005	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2781	DISPOSITIF DE DÉPLACEMENT LATÉRAL		MAL RÉGLÉ	20111205002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2781	HARNAIS DU BEC DE BORD D'ATTAQUE W612		DÉFECTUEUX	20111116001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2782	VÉRIN DE BEC DE BORD D'ATTAQUE DE TYPE D	1703909A	DÉFECTUEUX	20111115002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2782	VÉRIN DE BEC DE BORD D'ATTAQUE	1703909D	DÉCLENCHÉ	20111024001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2822	CARTOUCHE DE POMPE À CARBURANT	9C1484	FUITE	20111018008	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2824	VÉRIN DU ROBINET D'ARRÊT DU CIRCUIT D'INTERCOMMUNICATION DE L'ALIMENTATION EN CARBURANT	2950004304	DÉFECTUEUX	20111208003	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE		FUITE	20111219016	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5342	REVÊTEMENT DE LA PARTIE ARRIÈRE DU FUSELAGE		FISSURÉ	20111118012	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5610	ÉCROUS D'ANCRAGE (BOUTEROLLE)	NAS1473S4	ENDOMMAGÉS	20111005001	QUÉ
EUROCOPTER DEUT						
BK117 A 4D	0	CANNELURE	2542373	FISSURÉE	20111103006	PAC
BK117 B 2D	0	TRANSMISSION PRINCIPALE	1171200501	INUTILISABLE	20111228004	RPN
BO105 S CDN BS 4	6210	BANDE DE BORD D'ATTAQUE	10515150	DÉCOLLÉE	20111107002	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC 120 B	6520	ANNEAU MAGNÉTIQUE	BM1021	ENLEVÉ	20111016001	QUÉ
FAIRCHILD						
SA227AC	2120	VANNE DE MÉLANGE	BYLB504371	DÉFECTUEUSE	20111024010	ONT
SA227DC	3230	RESSORT DE RAPPEL DE PISTON	LE075G6SS	DÉFECTUEUX	20111012006	RPN
GROB-WERKE						
G 115C	7800	SILENCIEUX GAUCHE	115C6401	TUYAU BRISÉ	20111110006	ONT
G 120A	1420	CÂBLAGE	8268842	EN BON ÉTAT	20111213001	RPN
G 120A	2731	TIGE DE COMMANDE DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR	120A44082	EN BON ÉTAT	20111128005	RPN
G 120A	2752	VÉRIN DE VOLET DROIT	120A4262	EN BON ÉTAT	20111026008	RPN
G 120A	2820	CONDUITE DE MISE À L'AIR LIBRE DE CARBURANT		DESSERRÉE	20111003009	RPN
G 120A	3242	PLAQUETTES DE FREIN	6610600	USAGÉES	20111026009	RPN
G 120A	3242	PLAQUETTES DE FREIN	6610600	USAGÉES	20111110003	RPN
G 120A	7410	COMMUTATEUR D'ALLUMAGE	103572101	EN BON ÉTAT	20111028003	RPN

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
G 120A	7430	COMMUTATEUR D'ALLUMAGE	103572101	EN BON ÉTAT	20111201006	RPN
GULFSTREAM - ISRAEL						
GULFSTREAM 100	2916	BOUCHON DE VIDANGE	MS358441	FILETAGE CISAILLÉ	20111003008	ONT
GULFSTREAM 100	4940	LIMITEUR DE COURANT	ANL300	SURCHAUFFÉ	20111123010	ONT
HUGHES						
369D	0	SUPPORT	369A7304	COURONNE BRISÉE	20111201007	RPN
LAKE						
LA 4 200	2720	TIGE POUSSOIR – GOUVERNE DE DIRECTION	2710351	CORRODÉE	20111028007	ONT
LEARJET						
35A	3230	VÉRIN TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL	2327100012	FUITE	20111205005	RPN
45	2510	CHAUFFAGE DES PIEDS		COURT-CIRCUITÉ	20111013003	QUÉ
55	3110	POTENTIOMÈTRE	1903895	COURT-CIRCUITÉ	20111114007	RPN
60	3244	PNEU PRINCIPAL	178K431	INUTILISABLE	20111205016	QUÉ
60	3246	PNEU	178K431	NEUF	20111001001	RPN
MCDONNELL DOUGLAS HC						
MD 900	0	PIÈCE DE CENTRAGE	900R3101001107	INUTILISABLE	20111125008	RPN
MD 900	0	PALE DE ROTOR PRINCIPAL	900R1150001113	INUTILISABLE	20111125009	RPN
MORAVAN						
Z242L	2810	MEMBRANE	HP41332204	RAIDE	20111021001	ONT
Z242L	5753	RESSORT DE VERROUILLAGE VOLET RENTRÉ	Z4243300014	BRISÉ	20111005008	ONT
PILATUS - SW						
PC 12 45	2520	CIRCUIT DE CHAUFFAGE	9696781504	SURCHAUFFÉ	20111212010	ONT
PC 12 45	2520	RELAIS	9740926111	FONDU	20111213006	ONT
PC 12 45	5697	FIL	H307C12	BRÛLÉ	20111020001	ONT
PC 12 47E	2131	COMMANDE DE RÉGULATION DES CONDITIONS AMBIANTES	6130C000002	FONCTIONNE PAR INTERMITTENCE	20111123007	PAC
PIPER						
PA28RT 201T	5532	CARÉNAGE DE L'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE DE LA DÉRIVE	3840205	ENDOMMAGÉ	20111107008	RPN
PA31 350	5711	LONGERON D'AILE	404870607	ÂME DÉFORMÉE	20111228007	PAC
PA32R 300	5543	COMMANDE – GOUVERNE DE DIRECTION	6345703	BRISÉE	20111209002	ONT
PA34 200T	2400	COMMUTATEUR PRINCIPAL	587837	INUTILISABLE	20111107004	PAC
PA44 180	2750	CÂBLE VOLET	9668100	EFFILOCHÉ	20111110002	RPN
PA44 180	3221	TUBULURE	86262003	FISSURÉE	20111108005	ATL
PA44 180	7800	SILENCIEUX	86299007	BRISÉ	20111215010	ATL
PA44 180	7800	SILENCIEUX	86299007	FISSURÉ	20111012002	ATL
PITTS						
S2B	3222	ÉTRIER DE LA ROULETTE DE QUEUE	TW61A	FISSURÉ	20111021009	RPN
X2C	7314	POMPE À CARBURANT	R617980D	NON FIXÉE	20111019019	PAC
ROBINSON						
R44 II	2822	POMPE À CARBURANT	19001B	DÉFECTUEUSE	20111011013	RPN
R44 II	3213	JAMBE	D0461	FISSURÉE	20111024011	RPN

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
SAAB						
SF340A	2110	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	7769106	GRIPPÉ	20111116004	ATL
SF340A	2913	POMPE ET MOTEUR HYDRAULIQUE	4018502	BRUYANTS	20111116005	ATL
SF340A	5320	DISPOSITIF ANTI-GIVRAGE		NON ARRIMÉ	20111116007	ATL
SHORT&HARLAND						
SD3 60	2460	DISJONCTEUR	727421	INUTILISABLE	20111017006	PAC
VIKING CANADA						
DHC 6 400	1000	SANGLE	C6FS262231	NEUVE	20111025013	PAC
DHC 6 400	5210	POIGNÉE DE PORTE	VSC3132	BRISÉE	20111216009	PAC
DHC 6 400	5300	SANGLE	C6FS262231	NEUVE	20111222007	PAC
MOTEUR						
ALLISON						
250-C20B	7170	TUBULURE	6853464	USÉE PAR FROTTEMENT	20111006003	RPN
250-C20F	7261	TUBULURE	6859956	FISSURÉE	20111125001	QUÉ
250-C47B	8300	COUSSINET ARRIÈRE DE PRISE DE FORCE		USAGÉ	20111222012	PAC
AVCO LYCOMING						
IO-540-AE1A5	7414	BLOC DISTRIBUTEUR	10357426	FISSURÉ	20111215005	RPN
IO-540-AE1A5	8530	SOUPAPE D'ADMISSION		INUTILISABLE	20111217001	RPN
IO-540-C4B5	7314	POMPE À CARBURANT MÉCANIQUE GAUCHE	LW15473	FUITE	20111115008	QUÉ
IO-540-C4B5	7314	POMPE À CARBURANT MÉCANIQUE DROITE	LW15473	FUITE	20111115009	QUÉ
LO-360-E1A6D	8500	BOÎTIER		FISSURÉ	20111206001	ATL
LTS-101-700D-2	7230	BIELLE	406100807	BRISÉE	20111013005	ATL
O-235-L2C	0	RÉCHAUFFAGE DE CARBURATEUR	4500523	SÉPARÉ	20111012010	ONT
O-235-L2C	8530	PISTON	SL18729	BRÛLÉ	20111012007	ONT
O-235-L2C	8530	CAPUCHON AXE DE PISTON	LW11625	NEUF À LA RÉVISION	20111006002	RPN
O-320-E2D	8530	VANNE		COINCÉE	20111025010	QUÉ
O-320-H2AD	0	GOUJON	3116	BRISÉ	20111223006	RPN
O-360-E1A6D	7414	BLOC DISTRIBUTEUR	K3823	NEUF	20111116011	RPN
T5317A	7800	DIFFUSEUR D'ÉCHAPPEMENT	115024006	USAGÉ	20111222011	PAC
TIO-540-J2BD	7810	TUYÈRE D'ÉCHAPPEMENT	LW10163	INUTILISABLE	20111109004	RPN
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-7B22/3	7314	MANOCONTACT	QA07995	NORMAL	20111004007	RPN
CFM56-7B24	8011	DÉMARREUR	1851M36P10	FRACTURÉ	20111004005	RPN
GARRETT						
TFE731-60-1C	0	TUBE D'ALIMENTATION DU REFROIDISSEUR D'HUILE	30610424	USÉ	20111227004	RPN
TPE331-10	7100	MOTEUR	TPE33110	ÉTEINT	20111108003	ONT
TPE331-10UA-511G	7261	FILTRE À HUILE	30014361	ENDOMMAGÉ	20111205007	PAC
TPE331-10UA-511G	8300	ROUE À DENTURE DROITE B DU DÉTECTEUR DE COUPLE	31035851	ENDOMMAGÉE	20111024009	RPN
TPE331-10UGR-516H	7100	CONDUITE	8943822	BRISÉE	20111017005	RPN
TPE331-11	1400	RACCORD	31039391	FISSURÉ	20111118015	ONT
TPE331-11	7200	RACCORD	31021602	FRACTURÉ	20111118014	ONT
TPE331-11	7400	EXCITATEUR D'ALLUMAGE	103920002	INUTILISABLE	20111220006	ONT
TPE331-11U	7310	RACCORD	2764065011	FISSURÉ	20111118016	ONT

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
GENERAL ELECTRIC						
CFM56	0	PIÈCE DE RETENUE DES AUBES DE L'ÉTAGE 1	9523M11G03	BRISÉE	20111227005	RPN
PRATT & WHITNEY-CAN						
PT6A-28	7200	GROUPE MOTOPROPULSEUR	3013340	GRIPPÉ	20111216005	ONT
PT6A-34	7210	COURONNE	E3024765C	DENTS BRISÉES	20111007002	RPN
PT6A-42	3610	CLAPET ANTIRETOUR	340400	INUTILISABLE	20111026004	RPN
PT6A-42	7240	ENVELOPPE EXTÉRIEURE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION	311485001	FISSURÉE	20111118010	RPN
PT6A-42	7250	1ER ÉTAGE – STATOR	3030262	FISSURÉ	20111118011	RPN
PT6A-60A	6122	MASSELOTTE DE CRAPAUDINE	1401240	BRISÉE	20111212017	RPN
PT6A-67D	7314	POMPE À CARBURANT	3040760	INUTILISABLE	20111117010	RPN
PT6A-67P	7300	RÉGULATEUR DE CARBURANT	311989207	DÉFECTUEUX	20111208014	PAC
PT6T-3	7500	TUBULURE	3028325	FISSURÉE	20111123011	PAC
PW120	7197	FAISCEAU DE CÂBLES ÉLECTRIQUES	3038579	INUTILISABLE	20111123002	QUÉ
PW120	7321	ENSEMBLE HYDROMÉCANIQUE	78639215	AUCUN DOMMAGE VISIBLE	20111201011	RPN
PW120A	7261	VANNE – TEMP D'HUILE		COINCÉE EN POSITION OUVERTE	20111116002	ATL
PW120A	7997	CÂBLAGE		USÉ PAR FROTTEMENT	20111019016	ATL
PW307A	2435	GÉNÉRATRICE À COURANT CONTINU DU MOTEUR	30089005	INUTILISABLE	20111121003	ONT
PRATT & WHITNEY-USA						
R-985-AN-14B	6100	ÉCROU DE BUTÉE	1019	SERRAGE AU COUPLE INSUFFISANT	20111024008	ONT
WASP CA3	7120	CENTRE DU BÂTI	MR3636	INUTILISABLE	20111219008	ATL
WASP CA3	8530	GOUJON DE BASE DU CYLINDRE	2055235	BRISÉ	20111025012	RPN
ROLLS ROYCE - GY						
BR700-715C1-30	7200	ENSEMBLE DE PALIERS NO 4	BRH21058	DÉFECTUEUX	20111108002	QUÉ
BR700-715C1-30	7250	AUBES DE TURBINE	FW64379	BRISÉES	20111117001	QUÉ
DART 529-8X	7261	RACCORD DU RENIFLARD	159P1001975	GONFLÉE	20111003001	QUÉ
THIELERT						
TAE 125-01	2000	BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE RÉGULATION NUMÉRIQUE PLEINEMENT AUTORISÉ	02761055003R1	RÉPARÉ	20111024002	ONT
HÉLICE						
DOWTY ROTOL						
R408/6-123-F/17	3060	BARRE OMNIBUS	697070213	BRISÉE	20111128001	ONT
R408/6-123-F/17	6114	HÉLICE	697037001	FUITE	20111004001	ONT
HAMILTON STANDARD						
14SF-19	6110	BAGUE	80225312	NEUVE	20111020003	ATL
14SF-19	6111	PALE D'HÉLICE	201012026819	PRESQUE NEUVE	20111012001	QUÉ
14SF-23	6100	BOULON	7826691	CERTIFIÉ DE NOUVEAU	20111006004	RPN
14SF-7	3060	FIL CONDUCTEUR	8204444	BRÛLÉ	20111212003	ATL
14SF-7	6114	CHEMIN DE ROULEMENT	7823011	FRACTURÉ	20111122004	ATL
14SF-7	6114	ÉCROU DE MOYEU	HDACLH7461T	NEUF	20111129008	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
14SF-7	6114	ÉCROUS DE MOYEU D'HÉLICE	7847761	FISSURÉS	20111121005	RPN
14SF-7	6120	DISPOSITIF DE COMMANDE D'HÉLICE		FUITE	20111114006	ATL
HARTZELL						
HC-C2YK-2CUF	6114	MOYEU	D65221	FISSURÉ	20111215007	RPN
HC-C2YR-2CEUF	6100	CYLINDRE	B24231	RAINURÉ	20111014002	QUÉ
HC-D4N-3C	3060	RELAIS	MS24187D1	USAGÉ	20111117027	RPN
HC-D4N-3C	6100	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	3026652	USAGÉ	20111118002	RPN
HC-E4A-3	3060	BAGUE COLLECTRICE	4H30081	NEUVE	20111209005	ONT
HC-E4N-3G	0	BALAI	RA15437	USAGÉ	20111228009	RPN
HC-E4N-3G	6120	RÉGULATEUR DE PROTECTION CONTRE LA SURVITESSE	210638F	DÉFECTUEUX	20111117019	RPN
MCCAULEY						
1C160/ DTM7557-M1	6113	CLOISON DE CASSEROLE AVANT	5503214	USAGÉE	20111117005	PAC
4HFR34C652	3080	CASSEROLE	E5367	EN BON ÉTAT	20111121001	RPN
4HFR34C771	6121	COMMANDE DE SYNCHRONISATION D'HÉLICE	A213796	USAGÉE	20111117026	RPN
B3DF36C526/ 80HJA-0	2000	RACCORDEMENTS	469153	ROUILLÉS	20111123014	RPN
ÉQUIPMENT						
AIRCRAFT APPLIANCES						
CMA1100	3460	ORGANISATEUR ÉLECTRONIQUE DE POSTE DE PILOTAGE	245604128000	INUTILISABLE	20111028001	QUÉ
AM-SAFE						
502985401	2510	CEINTURE-BAUDRIER	5029854012251	NEUVE	20111202006	ONT
ARTEX						
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		FONCTIONNE PAR INTERMITTENCE	20111220004	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		INUTILISABLE	20111123008	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		INUTILISABLE	20111125007	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		INUTILISABLE	20111216008	RPN
C406N	2562	CONTACTEUR À INERTIE	140172001	DÉFECTUEUX	20111017009	RPN
AVCO LYCOMING						
LTO360E1A6	7414	MAGNÉTO	D4RN3000	FUITE	20111116012	PAC
BEECHCRAFT						
1U1490016	3421	HORIZON	1U1490016	USAGÉ	20111117028	RPN
235010616	3421	HORIZON	235010616	USAGÉ	20111117029	RPN
BENDIX						
7000622901	3421	GYROSCOPE DE VERTICALE	7000622901	USAGÉ	20111118019	RPN
KLN900	0	RÉCEPTEUR	66040340104	DÉFECTUEUX	20111219010	ONT
BOEING						
273A36105	3252	PISTON	273A36112	FISSURÉ	20111107006	RPN
CESSNA						
152	3340	INTERRUPTEUR PHARES D'ATTERRISSAGE	C9065	COINCÉ	20111017007	ONT
2350117	3421	INDICATEUR D'ASSIETTE	2350117	USAGÉ	20111121009	RPN
CMC						
CMA1100	2572	AFFICHAGE ÉLECTRONIQUE	245604128000	DÉFECTUEUX	20111115007	QUÉ
COLLINS AVIONICS						
6221204003	3444	ALTIMÈTRE RADAR	6221204003	USAGÉ	20111118003	RPN

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
6226136002	3422	GYROSCOPE DIRECTIONNEL	6226136002	USAGÉ	20111118009	RPN
EQUIPMENT	0	GYROSCOPE DE VERTICALE	6224565001	USAGÉ	20111219013	RPN
EQUIPMENT	0	GYROSCOPE DE VERTICALE	6224565001	USAGÉ	20111219014	RPN
EQUIPMENT	3421	GYROSCOPE DE VERTICALE	7000622901	USAGÉ	20111118021	RPN
DEHAVILLAND - CAN						
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206004	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206005	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206007	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206009	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206010	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206011	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206012	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400179402	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206013	ATL
DHC8402	2530	CAFETIÈRE	400247501	COMMUTATEUR EXPOSÉ	20111206008	ATL
FAIRCHILD						
GA1000000	2560	MODULE D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE		USAGÉ	20111118020	RPN
GOODRICH						
23085001	2435	INDUIT	230851503	COURT-CIRCUITÉ	20111003014	RPN
23085001	2435	PALIER CÔTÉ ENTRAÎNEMENT	3600918	DÉFECTUEUX	20111108008	PAC
HONEYWELL						
RE100CS	4940	ALLUMEUR	CH34549	INUTILISABLE	20111004008	RPN
KELLY AEROSPACE						
4810449002	8120	ROBINET À PAPILLON		RÉVISÉ	20111025008	RPN
LUCAS						
23078019	2435	PALIER D'EXTRÉMITÉ	3601018	DÉFECTUEUX	20111124002	RPN
MARATHON						
PC173	0	CONVERTISSEUR STATIQUE	PC173	RÉVISÉ	20111219017	RPN
PC173	2422	CONVERTISSEUR STATIQUE	PC173	USAGÉ	20111121008	RPN
TELEDYNE BENDIX						
BL3493504	7414	BALAI DE CHARBON	10160844	MANQUANT	20111019018	PAC
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO360G	8540	ROUE CONIQUE DES ACCESSOIRES	640802	NEUVE	20111206006	RPN
THALES AVIONICS						
457400GA1311	3400	SYSTÈME DE NAVIGATION		RÉPARÉ	20111130008	PAC
WOODWARD						
212076005	6730	SERVOMÉCANISME HYDRAULIQUE	212076005011	RÉVISÉ	20111214009	PAC
212076005	6730	SERVOMÉCANISME HYDRAULIQUE	212076005101	RÉVISÉ	20111214006	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	No RDS	Rég.
PIÈCES NON APPROUVÉES						
AEROSPATIALE						
3012000	2000	ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE L'ÉCLAIRAGE D'URGENCE	3012000	BRÛLÉE	20111020002	ONT
LOCKHEED						
188A	7311	REFROIDISSEUR		PIÈCE NON APPROUVÉE	20111115011	RPN
THIELERT						
EQUIPMENT	2000	BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE RÉGULATION NUMÉRIQUE PLEINEMENT AUTORISÉ	02761055003R1	RÉPARÉ	20111024002	ONT

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ont.) K1A 0N8

Tél. : 613-952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6ième étage
Moncton (N.-B.) E1C 5H7

Tél. : 1-800-387-4999

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Man.) R3C 0P6

Tél. : 204-983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ont.) M2N 6A5

Tél. : 416-952-0230

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Qc) H4Y 1G7

Tél. : 514-633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (C.-B.) V6Z 2J8

Tél. : 604-666-3518

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1-888-830-4911
Région de la capitale nationale :	613-991-4071
Télécopieur :	613-991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

Sites Web de l'aviation civile

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-menu-1432.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)
www.tc.gc.ca/cawis-swimn

Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)
www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/swrds